

21st March 1955] [Sri B. Parameswaran]

three Demands are allied subjects, I suggest that all these Demands may be treated as one Demand for purposes of discussion."

MR. SPEAKER :—" That is what we have been doing."

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—" Sir, I shall move all these three Demands. The respective cut motions may be moved thereafter. These Demands may be put to vote separately in the end."

MR. SPEAKER :—" Certainly."

(1) DEMAND VI—MOTOR VEHICLES ACT ADMINISTRATION.

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—" Sir, on the recommendation of the Governor, I move—

' That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,32,600 under Demand VI—Motor Vehicles Act Administration.' "

MR. SPEAKER :—" Demand moved—

' That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,32,600 under Demand VI—Motor Vehicles Act Administration.' "

SRI M. KALYANASUNDARAM :—" Mr. Speaker, I move—

' That the allotment of Rs. 10,32,600 under Demand VI—Motor Vehicles Act Administration be reduced by Rs. 100.' "

MR. SPEAKER :—" Cut motion moved—

' That the allotment of Rs. 10,32,600 under Demand VI—Motor Vehicles Act Administration be reduced by Rs. 100.' "

(2) DEMAND XXXIII—ROAD TRANSPORT SCHEMES—WORKING EXPENSES.

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—" Mr. Speaker, on the recommendation of the Governor, I move—

' That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,20,43,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses.' "

MR. SPEAKER :—" Demand moved—

' That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,20,43,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses.' "

SRI P. JEEVANANDAM :—" Mr. Speaker, I move—

' That the allotment of Rs. 1,20,43,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100.' "

[21st March 1955]

MR. SPEAKER :—“ Cut motion moved—

‘ That the allotment of Rs. 1,20,43,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100 ’.”

(3) DEMAND XXXIX—CAPITAL OUTLAY ON ROAD TRANSPORT SCHEMES.

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Mr. Speaker, on the recommendation of the Governor, I move—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 27,61,100 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Road Transport Schemes ’.”

MR. SPEAKER :—“ Demand moved—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 27,61,100 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Road Transport Schemes ’.”

SRI K. T. RAJU :—“ Mr. Speaker, I move—

‘ That the allotment of Rs. 27,61,100 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100 ’.”

MR. SPEAKER :—“ Cut motion moved—

‘ That the allotment of Rs. 27,61,100 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Road Transport Schemes be reduced by Rs. 100 ’.

“ I allot two hours for these Demands.”

SRI M. KALYANASUNDARAM :—“ Sir, we have saved an hour and I suggest that we take half an hour more for these Demands and half an hour more for the Demand regarding Head of State, etc.”

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—“ I have no objection.”

MR. SPEAKER :—“ The Hon. the Minister for Transport.”

9-50
a.m. THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Sir, the Transport administration in the State is primarily the concern of the State Transport Authority, viz., the Central Road Traffic Board, Madras, and a Regional Transport Authority in each district. There is a separate Road Traffic Board for Madras City. The Transport Commissioner is the head of the department and also the Chairman of the Central Road Traffic Board.

“ During the last few years, motor transport has been rapidly growing in importance and the Transport Department itself is becoming a major Department of the Government. Steps are being taken at every stage to provide relief to operators and to make the administration generally efficient. The Government

21st March 1955] [Sri B. Parameswaran]

have directed that a more liberal policy should be pursued by the Transport authorities in the matter of providing improved transport facilities to the travelling public.

“The work relating to registration of motor vehicles and licensing of drivers and conductors is now being done by the Regional Transport Officers in seven districts. As this arrangement has been working satisfactorily, it is proposed to extend the scheme to other districts.

“In order to provide a cheap and quick mode of transport especially for the convenience of middle class people, baby-taxis having a seating capacity of 4 in all were introduced in Madras City and in some mufassal towns. The proposal to introduce more baby taxis in Madras City and also in other mufassal towns is under consideration. The passenger capacity of ordinary taxis was raised from 4 to 5 to give more amenities to the travelling public and at the same time without proportionate rise in the tax to be paid by the permit-holder.

“In order to divest themselves of the powers of revision over orders passed by the Transport authorities in the State the Government have recently amended the Motor Vehicles Act suitably; and the re-organization of the Central Road Traffic Board and Regional Transport Authorities is under the active consideration of the Government.

“Sir, the working expenses of the Government Bus Service and the Government Transport Central Workshop are covered by Demand No. XXXIII and are adjusted in reductions of the gross receipts, as in the case of Irrigation works and Electricity schemes. The expenditure connected with the purchase of buses, lands and buildings and tools and plant required for the Government Bus Service and the Government Transport Central Workshop is booked under Demand XXXIX.

“The scheme of nationalisation of bus services continued to be confined to Madras City during the seventh year of its existence. A few buses of the Government Bus Service in the City are however being operated on some suburban and mufassal routes as in previous years, in addition to the week-end excursion specials to Mahabalipuram.

“The objective of the Government Bus Service is to provide convenient transport in the City at reasonable rates of fares, and to maintain the requisite number of buses for the purpose. The main problem is to cope with the peak hour traffic of the population going to and returning from offices and educational institutions. If the number of buses is too small, the transport facilities will be inadequate to carry the traffic offering. If it is too large, overheads, depreciation and idle time will swell costs and it would be difficult to maintain reasonable rates of fares. A golden mean

[Sri B. Parameswaran] [21st March 1955]

has to be struck, servicing and maintenance arrangements being so co-ordinated as to provide for the requisite number of vehicles doing trips more frequently to meet the peak hour traffic and services of lesser intensity in the remaining period. This is how Transport Undertakings in capital cities work. The service was operating a fleet strength of 381 vehicles at the start of the current financial year as against 198 vehicles and 41 spares owned by private owners before nationalisation. The fleet strength on 1st March 1955 was 401 buses. In spite of the very heavy strain and extra wear on the vehicles during the previous year caused by the sudden stoppage of the Tramway services in April 1953, the Organization was able not only to maintain an uninterrupted flow of services throughout the City but to augment the services wherever necessary. Most of the vehicles have already served their full stretch of life. This is really commendable. This has been achieved by a careful and diligent drawing up of the programme for the periodical overhaul and maintenance of vehicles and judicious deployment of vehicles according to seating capacity to the several routes with reference to traffic load offering. The vehicle utilisation in the Madras Government Bus Service is the highest among the State Transport undertakings in India. The average bus mileage is 99.5 miles per day.

“It became clear that, for the City service, petrol driven vehicles with a smaller seating capacity, were both uneconomic and inadequate to meet the traffic offering and so the Government decided to embark on a policy of replacing old vehicles with heavy diesel buses with a large seating capacity, and of replacing the petrol engines of the comparatively more serviceable vehicles, by diesel engines. The opportunity of renovating the bodies of buses which were otherwise serviceable was utilised and this has resulted in increasing the seating accommodation from 28 to 36 passengers. Consistent with the policy to go in for heavy diesel buses with a large seating capacity, 50 buses of new Leyland Royal Tiger in which the engine, radiator, etc., are slung under the floor of the chassis, have been purchased. These chassis provide for a larger number of seats than those of the conventional type of the same dimension and can carry 45 sitting and 25 standing passengers. Unfortunately, all the 50 new vehicles could not be put on the road within the current year itself as anticipated by Government due mainly to the difficulty in getting body kits in time. So far 23 vehicles have been put on the road. Bodies are being constructed on the remaining chassis and the buses are expected to be on the road by June 1955.

“During the current year nearly 90 petrol engines which have done more than their normal life have been replaced by Perkins diesel engines and this has secured not only a reduction in fuel cost but a further span of life for the vehicles at minimum cost to Government. The scheduled number of buses per day is 305 performing a total daily mileage of 39,650. The introduction of

21st March 1955] [Sri B. Parameswaran]

the new Leyland Royal Tiger buses with a capacity of 70 passengers has done much to solve the difficulties in some of the major routes in the City. Even now it cannot be claimed that we have solved the problem in the City.

“ Government have programmed the augmentation of their fleet strength by going in for more diesel type buses during the next financial year. As a step in this direction, orders have been placed after inviting tenders for the purchase of 50 chassis of Leyland Worldmaster. These are expected to be delivered in lots from July 1955. A sum of Rs. 25 lakhs has been provided under 82-B-Capital Outlay on Road Transport Schemes for the purpose. The additions to fleet already made and to be made in the coming months would help to deal fairly successfully with the peak traffic. The heavy diesels with a large seating capacity would be able to carry a large number of passengers in the rush hours, and there should be much less of passengers waiting at bus stops for long periods.

“ In the meantime, I must request the public to be patient and put up with some inconvenience, if any, during the hours of peak traffic. But for the stoppage of the Tramways, we should have been in a much better position.

“ It is expected that the new acquisition of vehicles would considerably improve the transport facilities in the City. But the Government do not propose to be content with what has been done. At the end of 1955, the entire position will be reviewed with reference to the traffic offering in the conditions which may then prevail, and prompt and suitable action will be taken.

“ A number of interesting experiments are being made and the results are being watched. Season tickets are now issued permanently in certain routes and temporarily in certain other routes. To encourage safe and efficient driving of the buses, a scheme for the grant of a bonus of Rs. 5 per mensem to each driver who has been driving for the prescribed distances and periods, without accident, etc., is in operation. The results, so far, have been very encouraging. Similarly, conductors who maintain a satisfactory record of good behaviour and honesty are being paid a bonus of Rs. 3 per mensem. A refresher course has been organized to enable drivers to improve their efficiency in driving and also to familiarize them with the latest type of heavy diesel vehicles.

“ The intensity of traffic on each route and the alignments of the routes themselves are being constantly studied and improvements are effected where necessary on the advice of the City Transport Advisory Committee, which I am happy to say has been functioning very satisfactorily. The members of the Committee bring criticisms to the notice of the authorities and offer very valuable suggestions for improvements.

“ The Government Transport Central Workshop which functions as an auxiliary to the Government Bus Service has been built up into an organized one on modern lines with a labour complement

[Sri B. Parameswaran] [21st March 1955]

of over 500 men. It is equipped with up-to-date machinery and tools and plant. The building of bodies on the chassis now purchased and to be purchased during the next financial year, would, it is expected, provide continuous employment to the labour force in the workshop.

“ With the increased efficiency of the Central Workshop and the operation of an increased number of diesel vehicles particularly heavy diesels with a large seating capacity, and with constant operational vigilance and attention to the needs and convenience of the public, I am confident that the Government Bus Service will give a very good account of itself in the coming years.

“ With these words, I now move, Sir, that the Demands be granted.”

10
a.m. SRI K. P. GOPALAN:—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, I want to second the cut motion moved by my friend, Sri Kalyanasundaram. Regarding the administration of the Motor Vehicles Act, I wish to invite the attention of the Hon. Minister for Transport to some urgent and important matters. The policy of the Government must be to arrange for cheap transport for the travelling public. If there is an efficient working of the transport system, it will promote trade, commerce and communication. So I think it is an important subject which has to be dealt with in detail.

“ Last year Government received Rs. 3,48,51,000 as income from the administration of the Motor Vehicles Act. This year they expect Rs. 3,49,01,000 as receipts. I want to concentrate on the present Motor Vehicles Act. It is high time that this Government suggested to the Central Government to change this Act or bring in suitable amendment to it. The present Act gives no protection to the workers employed in workshops nor does it give protection to motor-owners. I need not state here that the Police have got the full power regarding the Motor Vehicles Act. I may quote here so many examples so far as this is concerned. We used to call the Motor Vehicles Act as the ‘ black cat ’ of India. This Act was passed at the time of the British Regime, with the intention of enslaving us and giving the Police full powers under the Act. It was with this intention the Britishers passed this Act in 1939 and amended it later. I do not know why the licensing authority has got full powers to cancel the licence or reject the permit. If a conductor or driver is charged for overloading, then the District Superintendent of Police calls for explanation from the driver or conductor and on that explanation he has the power to punish the conductor or driver. What I want to say is why these things need not be taken to the courts and then punishment given. Why should the Police be given such powers? Under section 128 of the Act, without any warrant, the Police can arrest anybody they like who work in the motor industry or bus. Under Section 86, the Police authorities, the Regional Transport authority, the Brake Inspectors and Traffic authorities—each of them can penalise anyone employed

21st March 1955] [Sri K. P. Gopalan]

as a worker, driver or conductor; they can check up the vehicles and make complaints against the drivers or conductors. My request is only the Traffic authorities must be empowered with this power.

“ I want to bring to the notice of Government that an eight-hour work period (for a day) is prescribed for the workers in other industries. But according to the Motor Vehicles Act, there is no fixation of maximum working hours for the workers. What is the result? From my own personal experience I know that workers are forced to work from 12 to 16 hours a day.

“ There is one other interesting feature in this Motor Vehicles Act. If a conductor is caught in doing a wrong thing and if he is to be punished, then not only he but the innocent driver is also punished. These are some of the things I want to bring to the notice of the Hon. Minister.

“ I would also request the Hon. Minister to make the third party insurance compensation applicable to the workers also. I must state here that the State Government must recommend to the Central Government to effect drastic changes in the Motor Vehicles Act to remedy the defects I have pointed out. I would suggest that a Committee be appointed to go into all these things and to suggest the necessary amendments to the Motor Vehicles Act. I may state here that even if the Hon. Minister were to go to a particular place, the bus-owners and drivers would not be afraid. But they are terribly afraid of the Police. But if news comes that a Regional Transport Officer is going to a particular place, then the workers and the motor-vehicle-owners are afraid and the Police have full powers to book any driver or checking inspector at any time for any reason. It is in this way that the provisions of the Motor Vehicles Act are worked. There is a lot of complaint about the Regional Transport Officers in regard to the working of this Act. I myself have seen a pamphlet in Tamil complaining about the Regional Transport Officer of the North Arcot district. In that pamphlet it is stated that the Regional Transport Officer goes to the taluk headquarters in the first week of every month and sees the bus-owners. I have read in the newspapers that at the time of the marriage of one Regional Transport Officer bus-owners have presented him a gold belt. I am not exaggerating things. Members on both sides of the House know about these things pretty well. They know how the Regional Transport Officers are mis-using or abusing their powers. Therefore, I would suggest that non-officials must be put on the Regional Transport Authority. Recently, the Government have passed an order disqualifying the presidents of district boards to be on the Regional Transport Authority. In order that the Regional Transport Authority may function well, the president of the district board should also be on that body. A judge must be the Chairman of the body and the District Superintendent of Police should not occupy that position. Perhaps, the District Superintendent of Police may become a member of the

10-10
a.m.

[Sri K. P. Gopalan] [21st March 1955]

body. A retired High Court Judge must be made the Chairman of the Central Road Traffic Board and more non-officials should be on that Board. I have received complaints from small owners that in most cases the Regional Transport Authority and Central Road Traffic Board side only with the monopolists. I have seen bus-owners coming from Malabar to Madras to get justice at the hands of the Central Road Traffic Board. I hope the Government will come forward to alter the constitution of the Regional Transport Authority and the Central Road Traffic Board in such a way as to take in more non-officials on those bodies.

“ Formerly, the municipalities and district boards were collecting fees for grant of licences to ply motor vehicles. That system has now been stopped. Now, taking the average income up to 1938 into consideration, the Government give a share of the motor vehicles tax to the municipalities and district boards as compensation for their loss. But recently the income from the tax on motor vehicles has increased very much. So, the municipalities and district boards must be given their due share in this respect.

“ Recently, the Government have passed an order to the effect that they will recognise only fleet-owners owning about 15 buses. That means that the Government will not encourage individual owners and small fleet-owners. This policy is not good because it will only encourage the monopoly system. My suggestion is that even the district boards and municipalities must be given permits to run buses. Ultimately, the bus transport must be nationalized.

“ The Hon. Minister has stated that the Government have arranged to provide every convenience to the passengers in Government buses in Madras City. But the N.G.Os. and the general public who travel in those buses travel just like birds sitting on trees. I do not know whether the Government have utilised all spare buses available with them and whether they have instituted a proper system of check-up. I doubt whether they have taken any serious steps in this regard. One of the most important problems is that the Government officers and clerks have to wait at bus-stops for one or two hours to get into a bus. Even if they are able to get into a bus, it is very difficult for them either to stand or sit inside it.

“ The hon. Member had not finished his speech when the Deputy Speaker called on the hon. Member Sri Panchaksharam to speak.”

* SRI S. PANCHAKSHARAM :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, I have very carefully heard the preliminary remarks of the Hon. the Minister in charge of this portfolio when he moved the Demand on this subject. He said that the department was a growing one, that the question of reorganisation of the department, of the Central Road Traffic Board and of the Regional Transport

21st March 1955] [Sri S. Panchaksharam]

Authority was under consideration and that the reorganisation was likely to take place shortly. I submit that this kind of reorganisation is long overdue. In 1952 when we faced the elections the one handicap with which many of us faced the electorate was the prevalence of 6 oz. ration system. The slogan of the people then was 'Are you going to vote for a Government which dole out only 6 oz. of rice to the people?' Luckily, that period is over. To-day I want to utter a word of warning to the Government that the way in which the Motor Transport Department is administered is going to be made a plank which may make the Government popular or unpopular.

"The hon. Member opposite who initiated the debate on this Demand said something about the Regional Transport Officer of North Arcot. I do not know whether the charge levelled against that Regional Transport Officer has any truth in it or not. That a member of the public of North Arcot should be emboldened to write something and libel a responsible official in charge of the motor transport administration in the district is a matter which ought to have been taken serious notice of by the Hon. Minister concerned. I do not know whether he has received a complaint of that type till now. If not, I am prepared to place a copy of the printed pamphlet that has been circulated and broadcast to the people of the district. This is what is found therein—

“அரசு சிவசிவ சம்போ”

“வேலூர் ஆர். டி. ஓ. செய்வது எல்லாம் வம்போ”

வேலூர் பெரிய முதலாளிகளின் (பிளீட் ஒனர்கள்)

கை பொம்மை ஆர். டி. ஓ.

“லஞ்சமே” தன் உயிர்நாடி

சிறிய முதலாளிகள் ஒழிய முயர்ச்சி

பிரதி 7-ம் தேதிக்குள் சுற்றுப்பிரயாணம்

பண வசூல் திட்டம்.

சர்க்கார் கவனிக்குமா? மாறுதல், நீதி விசாரணை நடக்குமா?
 அநியாயம், அட்டுழியம் அடங்குமா?

I do not think there is any truth in what is found here. But still what is it that has emboldened a member of the public to come out with a notice of that type and to circularise it amongst the public of North Arcot? In the last session many Members complained against the then Registrar of Co-operative Societies. A series of articles appeared in a particular magazine month after month. The matter was brought to the notice of the Government, but they have not taken any action thereon. Instead of that, the officer has been coolly asked to take over charge of an important section of the Reserve Bank of India. It is these matters that bring the Government into contempt. What I submit is Government should enquire into these allegations and find out whether there is any truth in them. If there is even some truth in the allegations

10-20
 a.m.

[Sri S. Panchaksharam] [21st March 1955]

departmental action should be taken against the official concerned. If there is no truth at all in these allegations the official concerned should be given sufficient protection to retrieve his lost prestige by going to a court of law and prosecuting those people who made these false allegations and thus vindicate himself. That is the stand we should take in all these matters. Otherwise our Government cannot face the public either now or during the next elections. These are similar to the slogans raised during the last elections namely, ' 6 oz. ration Government should go '.

" Then, Sir, the Central Road Traffic Board is another body which gives room for lot of complaints. Government ought to have greater control over these bodies. My humble opinion is that these boards should be abolished. Government should not take in non-official elements into these bodies, because these non-officials come in for a lot of criticism. Make the District Collector and the District Superintendent of Police independently responsible for making recommendations about new routes and sanctioning of buses in particular routes. Let them recommend to Government independently and let an inner committee of the Cabinet decide about all these things. If my suggestion is adopted I think Government can put an end to all these complaints of corruption and other things.

" I am not also able to understand the policy of the Government in this respect. A gazetted officer receiving a salary of Rs. 230 and some allowances, an officer who in all gets about Rs. 300 is given powers to deal with big fleet owners, leave alone the small operators. The fate of these big fleet operators is put in the hands of these officers who get a salary of Rs. 300 a month. That being so, how can anybody expect the administration to be carried on efficiently and without room for complaints? Government should devote more attention to these problems and think over them in greater detail and see that these criticisms and complaints are avoided. This system of Road Traffic Board, Transport Authority and all these things should go. The Collector and the District Superintendent of Police should alone be the recommending authorities in these matters and the inner committee of the Cabinet should alone be the final arbitrators. If the parties are aggrieved against the decision of the committee, then they have always the remedy of going before a court of law. The Government should make these rules tight, and the inner committee of the Cabinet should deal with these things, and the parties allowed the right to question the validity of the order passed by the Committee before a court of law. Otherwise there is going to be bad days ahead of Government.

" Now, I should like to refer to another matter. Let us take the Government Transport in the City. Rightly or wrongly, we

21st March 1955] [Sri S. Panchaksharam]

have nationalized transport in the City. Private operators have been thrown out of the field. We are having a monopoly of it here. Is the Hon. Minister satisfied with the administration of the Madras City Transport? Is it properly managed? It is not. Everybody knows, it is not. Let any one go and stand in a bus-stop in Mount Road. He will see the buses are not kept clean. The seats are not clean. Most of the buses are in a ramshackle condition. The name boards are not there. It is not easy to get into a bus. And when you are in the bus nobody treats you courteously. Especially in the evening, it is difficult to get into these buses unless you are prepared to scramble and fight your way through. I ask, is this not a matter to be attended to immediately? This has got to be attended to immediately. Otherwise we cannot answer the electorate and the public criticism.

“ Then, with regard to the income, what is it that we derive from this? It is round about Rs. 20 lakhs. The Government have a fleet of about 500 buses. With this number the income ought to be anywhere near 50 to 60 lakhs of rupees. In the mufassal long chassis buses are supposed to give an income of about Rs. 700 to Rs. 800 each. That is what the Income-tax authority takes it to be for the purpose of assessment of income. Most of the fleet operators without demur accept the figure. If that is so, what should be the income for Government with a fleet of 500 buses? I say it should be at least 60 lakhs of rupees. What is it that the Government are getting(?) Only a third of it. Madras City Transport is supposed to be a commercial concern. The Government are in this respect placed in a better footing than these private fleet operators. The buses are plying only within City limits. The roads are very good. We have got facilities to purchase spares on easy terms. Wear and tear and depreciation is far less in the case of these buses than what the mufassal operators suffer. Under these circumstances, my humble submission is that the income derived by the Government is not commensurate with the trouble and capital that have been put into this business.

“ Sir, the transport was taken over with the expectation that the additional income from this source would augment the finance of the Government. Is it doing so? What is the percentage of income? If the income is less, where is the leakage? These are matters that have to be carefully gone into. People talk about the efficient way in which the T.V.S. people are managing their fleet of 400 buses. Here in our own Assembly an hon. Member—let me mention his name, Sri Mahalingam—is owning a fleet of 100 buses. They have established a reputation for efficient running. If people like these can manage their fleets efficiently and well how much more should we expect from Government with a very huge staff—from I.C.S. officers down to the lowest subordinate—a staff which is supposed to be most efficient? What is the income that

[Sri S. Panchaksharam]

[21st March 1955]

we expect from this concern? Is it to get only 33-1/3 per cent of the expected normal income of other fleets run by private operators? Should we be satisfied with this? I suppose not. If we are unable to do it properly, let us press into service the help of people like T.V.S. and Mahalingam and see how it could be better organized and managed and made to function efficiently and yield more money, that is, at least three times its present income."

DEPUTY SPEAKER :—" The hon. Member's time is up."

SRI S. PANCHAKSHARAM :—" I have only one more point to add. There are a number of complaints about the way the workers are treated. Conductors are charged for small offences. Their licences are cancelled. Immediately after cancellation of their licences they are asked to appear before a court of law and they are prosecuted there also. This is double punishment which law has set its face against. This complaint of double punishment among operators also is universal and has got to be attended to. In order to put an end to all these troubles I would suggest that a conference of big as well as small fleet owners may be convened. The advice of experts may also be taken. These things may be considered in that conference and solutions found for all these difficulties.

" The Government ought to put a ceiling in the matter of owning buses. Government are trying to put a ceiling on land. But they have not attempted to put a ceiling on the number of buses that could be owned by an operator. That Government have got to do. In attempting to increase the number of buses owned by big fleet owners, they are trying to eradicate the small owners from the field. That is a matter that has got to be gone into. Thank you, Sir."

* SRI M. NARAYANA KURUP :—" Mr. Deputy Speaker, Sir, without going into the large question of policies I wish to confine myself to a few points touching the ordinary traveller. The previous speaker concluded his speech by saying that the enlargement of the number in a fleet would work detrimentally to the small owners.

" Sir, I entirely agree with him in respect of that matter. It is the small owner who is very often looking after the convenience of travellers.

" Sir, in a social utility service like the Motor Transport, we must see that there is no profit motive or we must see that there is free competition among private enterprises which must be allowed full scope. Here in this State we have a monopoly. It has been suggested by the Taxation Enquiry Commission that in order to

21st March 1955]

[Sri M. Narayana Kurup]

augment the income of local boards and municipalities, it will be better for them to have some 'no-tax income.' It specially mentions enterprises like running bus transport for that purpose. If these transports are municipalized, that is, if municipalities or local boards are allowed to run them on a monopoly basis, I believe that it will not only help to augment the income of these bodies but it will also enable them to look more and more to the convenience of the travelling public. But our Government do not seem to encourage such an idea and they want to encourage big monopolists by granting them certain routes. Sir, it has been our experience that in whichever route there is monopoly, there is a lot of complaint. The Government may come here and say that anybody who has got the required number of buses could apply and he would be allowed to run the business. But it is invariably our experience that no new owner is allowed to come in and operate a route where there are already powerful monopolists. Therefore, it is for the Government to make up their mind either to allow local bodies to run or allow free and open competition so that the travelling public may not be inconvenienced. Recently while answering some question on the running of bus transport on a co-operative basis, it was pointed out that they were running at a loss. Sir, in such cases, as we have suggested, these co-operative institutions may be given a limited monopoly on a particular route. That is a point worth consideration by the Government even under the existing circumstances.

"Then I come to another matter. Our bus routes run almost at many important places parallel to rail routes. Though not at present, there is always a danger of road-rail competition. It will be good for the country and also for the working of the concerned departments if they are brought under social ownership and the competition between the two is limited so that there may be no waste of either men or money or lack of conveniences to the travelling public.

"Sir, we have on more than one occasion brought to the notice of the Hon. Minister for Transport the minimum fare charged in the mofussil. He has always been telling us that the matter is under the consideration of the Government. In the mofussil places where there are no town services, the minimum fare in many places is still five annas even for one mile or two miles or three miles. That is very high in these days when there is so much depression and there is fall in prices all round. Such an excessive fare should not be charged especially at a time when people in the rural areas come to cities and towns to sell their produce and then go back to their places. In the towns the minimum fare is only one anna or two annas. Therefore, I submit that it should be reduced from five annas to at least three annas and I hope the Hon. Minister will look into the matter and take a decision on it soon.

[Sri M. Narayana Kurup]

[21st March 1955]

“ Now I would like to refer to another matter which has also been brought to the notice of the Government on more than one occasion. The people living in areas adjoining cities—within a distance of four miles find it very difficult to catch buses because they will be always crowded. In such places, the Government must see that shuttle services are run from those places to cities. Otherwise, the travelling public are likely to be greatly inconvenienced.

“ Then, I want to say something about over-load and over-speed. Of course, in the City we have got peak hours but in the mufassal also we have got peak hours. When the buses in the mufassal get loaded, they start even before time. But if there are no passengers, they linger for hours together and then continue to run at break-neck speed. There is very often a tendency for a bus in these days to overtake the other with the result that accidents are increasing. They carry not only passengers but also tons and tons of luggages which are loaded on the top of them. Sir, these luggages should naturally and ought to be carried in lorries. If they are carried in buses, they cause nuisance to the passengers. Not only that. Sometimes they are thrown even into the buses if money is paid for that. Of course in certain cases there may be very responsible police officers travelling in a bus overloaded with such a luggage but nobody would take care to look into it and see that rules and regulations are observed and passengers are not unnecessarily inconvenienced. This is a matter which has to be looked into by the Government and they must see that overload and overspeed are not allowed to continue and a proper check is made. With these words, I resume my seat.”

10-38
a.m.

SRI T. P. ELUMALAI :—“ கனம் தலைவர் அவர்களே, கனம் மந்திரி அவர்கள் கொண்டுவந்திருக்கும் மான்யத்தை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். போக்குவரத்து விஷயத்தில் சர்க்கார் மிகுந்த அக்கறையோடு திறம்பட நடத்தி வருகிறார்கள். குறிப்பாக சென்னையில் 1953-ம் ஆண்டில் டிராம் வண்டிகள் நின்றதுவிட்டன. அதன் பிறகு இருந்த பஸ்களை வைத்துக்கொண்டு, அதிகமான ஜனங்களை ஏற்றி போக்குவரத்தை தக்கவாறு பூர்த்தி செய்திருக்கிறார்கள். நெருக்கடியான சென்னை நகரத்தில் டிராம் வண்டிகள் இல்லாதபோது சர்க்கார் பஸ் ட்ரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸ் ஏற்றுக்கொண்டு திறம்பட அவர்களுடைய வேலையைச் செய்திருப்பதைப் பார்க்கும்போது, போக்குவரத்து விஷயத்தில் சர்க்கார் மிகுந்த கவனம் செலுத்தியிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் அறியக் கூடும்.

“ ஜில்லாக்களில் பஸ் போக்கு வரத்து விஷயத்திலும் சர்க்கார் கவனம் செலுத்தி வருகிறார்கள். கூட்டுறவு முறையில் பஸ் சர்வீஸ் நடத்தக்கூடிய ஸ்தாபனங்களுக்குப் பஸ் பர்மிட்டுகள் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மாஜி போலிஸ் காரர்களில் சில பேர்கள் ஒன்று சேர்ந்து பஸ் நடத்துவதற்குப் பர்மிட் கேட்டால் அவர்களுக்கும் பஸ் பெர்மிட் கொடுத்து அவர்களையும் சர்க்கார் ஆதரித்து வருகிறார்கள். இவைகளை யெல்லாம் பார்க்கும்போது போக்கு வரத்து விஷயத்தில் கூட்டுறவு முறைக்கும் முக்கியத்வம் தருவதோடு மற்ற பொதுஜனங்கள் விஷயத்திலும் சர்க்கார் நல்லது செய்யவேண்டுமென்ற கருத்தில் போய்க்கொண்டிருக்கிறதென்பதை எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

21st March 1955] [Sri T. P. Elumalai]

“ஐயா, போக்குவரத்து விஷயத்தில் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீஸ்களில்தான் அதிகமான தொந்தரவுகள் வருகின்றன என்பதை நாம் அறிகிறோம். தொந்தரவுக்குக் காரணம் அந்த ஆபீசிலிருப்பவர்கள் மட்டும்தான் என்று நாம் நினைக்கக்கூடாது. பஸ் பெர்மிட் வாங்கிக்கொண்டு பஸ் சர்வீஸ் நடத்தும் ஒரு சில முதலாளிகளும் இதற்குக் காரணம் என்பதையும் நாம் மறக்கக்கூடாது. அதிகாரிகள் தவறுதலாக நடந்தால் அவர்கள் பேரில் உடனடி நடவடிக்கை எடுக்க நானும் கோருகிறேன். இருந்தாலும் ஆர்.டி.ஓ. ஆபீசிலுள்ளவர்கள் லஞ்சம் வாங்குகிறார்கள் என்ற பெரிய குறையை பல மெம்பர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால், லஞ்சம் கொடுப்பவர்கள் யாராக இருக்க முடியும்? பர்மிட் வாங்குவதன் மூலம் பஸ் சர்வீஸ் நடத்தி லாபம் அடைகிறவர்களாகத்தானே இருக்க முடியும்? அப்படிப்பட்டவர்கள் அதிகாரிகளுக்கு லஞ்சம் கொடுத்தால் அதைக் கண்டுபிடிக்க வேண்டும். லஞ்சம் வாங்குவவர்களிடது நடவடிக்கை எடுப்பதுபோல லஞ்சம் கொடுப்பவர்களிடமும் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். லஞ்சம் வாங்கும் சர்க்கார் உத்தியோகஸ்தர் எவராயிருந்தாலும் உடனடி பரிசீலனை செய்து, அவரை வேலையிலிருந்து நீக்கிவிடுவதோடு, லஞ்சம் கொடுத்தவரையும், கண்டுபிடித்து அவருக்கு சர்க்கார் தொடர்புள்ள எல்லா வேலைகளையும், ரத்து செய்யவேண்டும். இந்த பரிசீலனை வேலைக்கு சர்க்கார் நேரடி தொடர்பு இருக்கவேண்டும் என்று ஆலோசனை கூறுகிறேன்.

“மேலும், பொதுவாக டிரான்ஸ்போர்டை எடுத்துக்கொண்டால், அதன் போக்குவரத்து ஆலோசனைகளுக்கு பொதுஜன அபிப்பிராயத்திற்கே முதன்மை ஸ்தானம் அளிக்கப்படுவதாக நினைக்கின்றோம். அப்படி நினைக்கும்போது மதராஸ் போக்குவரத்து விஷயத்தில் நடக்கும் பஸ் விஷயமான ஆலோசனைகளில், டிரான்ஸ்போர்டில் மிகுந்த அனுபவம் உள்ள டிரைவர்களையும் கண்டக்டர்களையும் கலந்துலோசித்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். ஏனென்றால் அவர்கள் அன்றாடம் ஒவ்வொரு மார்க்கங்களில் (ஸ்டாண்டுகளில்) பஸ்ஸை கொண்டுபோவதால் அந்தந்த இடத்தில் எல்லா மக்களுடனும் பழகுகிறார்கள். பொதுவாக வண்டிகளில் ஏற்படும் குறைபாடுகளும் அவர்களுக்கு நன்றாகத் தெரியும். ஆதலால் அவர்களுடைய ஆலோசனைகளையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று சொல்கிறேன். கீழ்த்தர உத்தியோகஸ்தர்களின் யோசனைகளைக் கேட்பது மிகவும் அகௌரவம் என்று மேல் அதிகாரிகள் நினைக்கிறார்கள். அந்த அளவு இந்த டிரான்ஸ்போர்டின் நிலைமை இருக்கிறது.

10-42
a.m.

“இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட்டில் காமர்ஸ், லேலாண்டு போன்ற பெரிய டிசல் பஸ்கள் இருக்கின்றன. அதில் பிரயாணம் செய்யும்போது அரைப் பர்லாங்குகொருதரம் கண்ட இடங்களிலெல்லாம் நிறுத்திவிடுகிறார்கள். அங்கங்கே சடன் பிரேக் போடுகிறார்கள். அப்படி பிரேக் போடும் போது குடல் நடங்குகிறது. இதனால் ஜனங்களுக்கு கஷ்டம் ஏற்படுவது மட்டும் அல்லாமல் பஸ்களுக்கும் சேதம் ஏற்படுகிறது. அதனால் சர்க்காருக்கு நஷ்டம்தான் ஏற்படுகிறது. இந்த பஸ் வாங்குவதற்கு சுமார் 60,000 ரூபாய் செலவழிக்கப்படுகிறது. ஆதலால் இவைகளை பத்திரமாகப் பாதுகாக்க வேண்டும். இம்மாதிரியாக பெரிய டிசல் பஸ்களை ஒவ்வொரு ஸ்டாப்பிங்குகளிலும் நிறுத்தாமல் சில குறிப்பிட்ட இடங்களில் மாத்திரம் நிறுத்தினால் ஜனங்களுக்கும் செளகரியமாக இருக்கும். பஸ்க்கும் சேதம் ஒன்றும் இருக்காது. உதாரணமாக திருவற்றியூரிலிருந்து தங்கசாலைக்கு வருவதென்றால் தாங்கல், தண்டையார்பேட்டை, வண்ணார்பேட்டை போன்ற ஸ்டாப்பிங்கில் மாத்திரம் நிறுத்தி மெயில் பஸ் போல் விடலாம் என்று ஆலோசனை கூற விரும்புகிறேன். மற்ற சிறிய பஸ்களை, எல்லா இடங்களிலும், இப்போது இருப்பதுபோல் நிறுத்தலாம் என்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

“மேலும், இந்த சர்வீசை நிரந்தரமாக்குவதோடு இதில் வேலை செய்யும் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்களை கீழ்த்தர சிப்பந்திகள் போன்றவர்களுடைய வருமான குறைகளை கவனித்து, ஷியார்களுக்கு வசதி செய்யக் கோருகிறேன். நிற்க இந்த சர்வீசில், தற்போது இருந்துவரும் அனுவசியமான

[Sri T. P. Elumalai]

[21st March 1955]

சிலவுகளைக் குறைத்து அவசியமில்லாத உத்யோகஸ்தர்களை நீக்கி, மேலும், இந்த டிரான்ஸ்போர்ட் சர்வீஸை சிறந்த முறையில் நடத்த, சர்க்கார் நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இதோடு என் பேச்சை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.”

10-47
a.m.

*SRI A. GOVINDASWAMY NAYAGAR :—“கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, கனம் அங்கத்தினர் கொண்டுவந்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரேணையை ஆதரித்துப் பேசுவதுடன் நான் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுப் பிரேரேணையும் வலியுறுத்திப் பேச விரும்புகிறேன். சிறிய பஸ் முதலாளிகளுக்கு கிராமப் பகுதிகளிலே அதிகப்படியான பஸ்களை ஓட்டுவதற்கான பஸ் பர்மிட்டுகளைக் கொடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். சாதாரணமாக கிராமப் பகுதிகளிலே இருக்கும் பஸ் முதலாளிகளுக்கு சிங்கில் பஸ் பர்மிட்டான் கொடுக்கப்படுகிறது. குறைந்தபட்சம் அவர்களுக்கு மூன்று பஸ்கள் விடுவதற்கான உரிமைகளைக் கொடுத்தால் பஸ் முதலாளிகள் ஊதியம் பெருகுவதற்கு வழி ஏற்படும். அதனால் விவசாயிகளுக்கும், வியாபாரிகளுக்கும் சௌகர்யமாக பிரயாணம் செய்வதற்கு வசதி ஏற்படும். குறிப்பாக கைத்தறி நெசவாளர்கள் இருக்கும் பகுதியிலே வியாபாரிகள் துணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு பக்கத்திலுள்ள நகரில் வியாபாரம் செய்வதற்கு இன்னும் அதிகப்படியான பஸ் ஈட்டுகள் கொடுத்துத் தவ வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“சில சமயங்களில் நல்ல ரோடுகள் இல்லாத இடங்களுக்கு பஸ் பர்மிட் கொடுத்துவிடுகிறார்கள். பஸ் போகும்படியான ரோடுகளை அடிக் கடி பராமரிக்கவேண்டும்.

“என்னுடைய தொகுதியாகிய விக்ரீரவாண்டியை எடுத்துக்கொண்டால் விழுப்புரத்திலிருந்து அனந்தபுரத்திற்கு ஒரே ஒரு பஸ்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. காலை 4 மணிக்கு அனந்தபுரத்திலிருந்து புறப்படுகிறது. அது கடலுக்குக் காலை 9-30 மணிக்கு வந்து சேர்ந்து அனந்தபுரத்திற்கு மாலை 4 மணிக்கு திரும்பி போகிறது. இந்த மாதிரியாக ஒரே முறை போவதினால் ஜனங்களுக்கு வசதி ஏற்படுவதற்கு வழியில்லாமல் இருக்கிறது. ஆதலால் இந்தப் பக்கத்தில் இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ்கள் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“விழுப்புரத்திலிருந்து அன்னியூருக்கு பஸ் ஈட்டு ஏற்படுத்தி சிறிய வியாபாரிகளுக்கும் விவசாயிகளுக்கும் வசதி ஏற்படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“விழுப்புரத்திற்கும் மாம்பழப்பட்டிக்கும் ஒரு டவுன் சர்வீஸ் ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இதுபோன்ற சின்ன ஈட்டுக் கொல்லம் (Single bus owners) சிறிய முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பிரதம மந்திரி நேரு சோஷியலிச சமுதாயத்தை அமைக்கவேண்டுமென்று சொல்லுகிறார். ஆனால் இன்றைய தினம் சர்க்கார் பெரிய முதலாளிகளைத்தான் ஆதரிக்கிறது. ஆதலால் சிறிய பஸ் முதலாளிகள் கூக்குரல் எழுப்புகிறார்கள்.

“முன்பு கள்ளுக்கடை வைத்திருந்து வேலையில்லாமல் கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருப்பவர்களுக்குப் பஸ் பர்மிட் கொடுக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஆனால் அவர்களிடம் பணத்தை வாங்கிக்கொண்டு பர்மிட் கொடுக்காமல் இருக்கிறார்கள். ஆர்.டி. போர்ட்டில் ஜில்லா போர்டு தலைவருக்கு உரிமை இருந்தது. இப்போது அது எடுக்கப்பட்டது. ஜில்லா போர்டு தலைவருக்கு அவசியம் இதில் இடம் இருக்கவேண்டும். அப்பொழுதுதான் அந்தத் தொகுதியிலுள்ள பொதுஜனங்களின் குறைகளைப் பிரதிபலிக்கச் செய்ய முடியும்.

“ஆர்.டி. ஒக்களை ஆண்டுக்கு ஒரு தரம் மாற்றவேண்டும். மூன்று வருஷத்திற்கு ஒருதரமாக அவர்களை மாற்றுவதால் அவர்களின் லஞ்ச ஊழல் அதிகமாகிறது. பெரிய முதலாளிகள் சிறிய முதலாளிகளை அழிப்பதற்கு ஏதுவாகிறது. மேலும் சட்டசபை அங்கத்தினர் வழக்கறிஞராக

21st March 1955] [Sri A. Govindaswamy Nayagar]

இருந்தால் அவர்கள் போய்ப் பேசி காரியத்தைச் சாதித்துவிடுகிறார்கள். சட்டசபை அங்கத்தினர் என்ற செல்வாக்கில் அங்கு சென்று பேசுகிறார். ஆர்.டி. வோவும் பயந்துக்கொண்டு எல்லாவிதச் சலுகைகளும் அளிக்கிறார்கள். ஆதலால் இந்த வழக்கறிஞர்கள் பஸ் றூட் கேஸ்களுக்கு ஆஜர் ஆகக் கூடாது என்ற சட்டம் வரவேண்டும்.

“சில இடங்களில் அதிகமாக ஓவர் லோட் ஏற்றிக்கொண்டு சென்றால் அதைப்பற்றி கேட்பது கிடையாது. தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நடத்தும் பஸ்களில்தான் ஓவர்லோட் அதிகமாக இருக்கிறது. ஆதலால் ஓவர் லோட் ஏற்றிக்கொண்டு போவதைத் தடுத்து நிறுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“சில பஸ் முதலாளிகள் அதில் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்குச் சரியானபடி சம்பளம் கொடுப்பதில்லை. இரண்டு மாதத்திற்கு ஒருதரமோ அல்லது மூன்று மாதத்திற்கு ஒருதரமோதான் சம்பளம் கொடுக்கிறார்கள். மேலும் சர்க்கார் சர்சார்ஜ் விதித்தப்பிறகு சில பஸ் முதலாளிகள் அதில் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்கு அதிகச் சம்பளம் கொடுப்பதாக புஸ்தகத்தில் எழுதிவிடுகிறார்கள். ஆனால் தொழிலாளர்கள் கையில் கொடுப்பது குறைவான சம்பளந்தான். ஆதலால் டிரைவர்களும் கண்டக் டார்களும் மிகவும் பர்திக்கப்படுகிறார்கள். இதையெல்லாம் தடுத்து நிறுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். ஒவ்வொரு பஸ் ஸ்டாண்டிலும் தனி இடம் அமைத்து டிக்கட்டுகள் கொடுக்கப்படவேண்டும். டிக்கெட் தனியிடம் இல்லாத காரணத்தால் அதிகப்படியான கட்டணம் வாங்குவதை யும் கண்காணிக்கவேண்டும்.

“அடுத்தபடியாக போலீஸ் அதிகாரிகளின் தொல்லை பெரிதாக இருக்கிறது. இவர்கள் பிரயாணம் செய்வதற்கு பஸ் முன் வரிசையிலேயே உட்காரவேண்டும் என்று சொல்கிறார்கள். அதற்காக ரிசர்வ் செய்யப் படுகிறது. சில நாட்களுக்கு முன்பு விருத்தாஜலம் தாலுக்காவில் காமாட்சி பஸ் சர்வீஸில் போலீஸ் அதிகாரி கண்டக்டரை அடித்ததினால் அவன் ஆஸ்பத்திரியில் இரண்டுமாத காலம் இருக்கவேண்டியதாயிற்று. பஸ் தொழிலில் இந்த மாதிரியான சூழ்நிலைதான் இப்பொழுது ஏற்பட்டிருக்கிறது.

“ஆர்.டி.ஓ. நல்லவராக இருந்து, அவர் லஞ்சம் வாங்காதவராக இருந்தால் அவரைத் திறமைசாலி என்று கருதப்படாத காரணத்தினால், நிறைய லஞ்சம் வாங்கவேண்டி ஏற்படுகின்றது. இதையாறும் மறுக்க முடியாது. வேண்டுமானால் இது சம்பந்தப்பட்ட கனம் மந்திரி அவர்கள் பஸ் றூட் கொடுக்கின்ற ஒவ்வொரு கூட்டத்திற்கும் மாறு வேஷத்தில் சென்று பார்த்தால், ஆர்.டி.ஓ.-வின் வீட்டிற்கு எதிரில் எங்கேயாவது மறைவாக இருந்துபார்த்தால் என்னென்ன விஷயங்களெல்லாம் நடக்கின்றன என்பதை நன்கு பார்க்கலாம். அப்படிச் சென்று பார்த்தால் லஞ்ச ஊழலை கண்டிப்பாகத் தெரிந்துகொள்ளலாம். ஒரு சின்ன பஸ் முதலாளிக்கு பஸ் றூட் வேண்டுமானால் யார் சொன்னாலும் கிடைக்கவே கிடைக்காது. ஆகவே இதைக் கவனிக்க வேண்டும். யார் யாருக்கு பஸ் றூட்கள் கொடுக்கலாம் என்பதை யோசித்து, பரிசீலனை செய்து பார்த்து கொடுக்கவேண்டும்.

“இன்றைய தினம் உள்ளபடியே சர்க்கார் நடத்துகின்ற பஸ் சர்வீஸினால் நல்ல ஆதாயம் சர்க்காருக்குக் கிடைக்கின்றது என்பதை கொடுத்துள்ள புள்ளி விவரத்திலிருந்து பார்க்கின்றோம். அப்படியிருக்கும்போது, தனிப்பட்ட பெரிய பஸ் முதலாளிகள், டி.வி.எஸ். பஸ் சர்வீஸ் போன்றவைகளை யெல்லாம் ஏன் சர்க்காரே ஏற்றுக்கொண்டு அவைகளை யெல்லாம் தேசிய மயமாக்கக்கூடாது என்று கேட்கின்றேன்?

[Sri A. Govindaswamy Nayagar] [21st March 1955]

“சர்க்காரில் நடத்துகின்ற பஸ் சர்வீஸ் எப்படியிருக்கின்றது என்பதைப் பற்றி எனக்கு முன்னால் பேசிய நண்பர் பஞ்ஜாக்ஷர் செட்டியார் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். அவர் சொன்னதுபோல சர்க்கார் பஸ்கள் ரொம்பவும் மோசமாகத்தான் இருக்கிறது. அவைகளை மாற்றியமைக்கவேண்டும். சர்க்கார் பஸ் சுத்தமாக இல்லை. சறுக்கி விழக்கூடிய நிலைமையில்தான் இருக்கிறது; ஒரு சிலர்தான் சற்று திறமையாக ஏறக்கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். மற்றவர்களுக்குப் பெருங் கஷ்டத்தை விளைவிக்கின்றது.

“சென்னை டவுன் சர்வீஸை எடுத்துக்கொண்டால், அதிலே பாரபட்சம் காட்டப்படுகின்றது. மாம்பலம், திருவல்லிக்கேணி ரூட்டை எடுத்துக்கொண்டால் அதிலே அதிக பஸ்கள் விடப்படுகின்றன. ஆனால் அதே சமயத்தில் பெரம்பூர், அமிஞ்சிக்கரை போன்ற ரூட்டில் அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு பஸ் விடப்படுகின்றது. அந்தப் பக்கங்களில் அதிகத் தொழிலாளர்களும், மாணவர்களும் செல்லுகின்றார்கள். சாதாரணமாக காலை 8-30 மணிக்கு சட்டசபைக்கு வருவதென்றால் மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. எனக்கு மட்டுமல்ல; பத்திரிகை நிருபர்களுக்கும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. அப்படி அரை மணி நேரத்திற்கு ஒரு முறை புறப்படக்கூடிய பஸ் ஒவரலோடாகி விட்டால், ஸ்டாப்பிங்கில் நிற்காமல் வந்துவிடுகிறது. ஆகவே இந்த ரூட்களில் அதிகப்படியான பஸ்கள் விட நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

“மேலும், ஆட்டோ ரிக்ஷா விஷயங்களில் அதிக கவனம் செலுத்த வேண்டும். மீட்டர் வசதி அதில் சரியாக இல்லை. கனம் மந்திரிகள் டாக்ஸியில் சென்றிருப்பதைப் பார்த்திருக்கிறேன். அதேபோல் இந்த ஆட்டோ ரிக்ஷாவிலும் ஏறிச் சென்று பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். புறப்படும்போது அவர்களுக்குச் சாதகமாக ஒரு நெம்பர் சொல்லுவார்கள். இறங்கும்போது ஒரு நெம்பரைச் சொல்லி சண்டை சச்சரவுக்கு வருவார்கள். ஆகவே இதையும் அரசாங்கம் கவனத்தில் வைத்துக்கொண்டு, தக்க நடவடிக்கைகள் எடுக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.”

DEPUTY SPEAKER :—“ Hereafter, hon. Members will be given only five minutes.”

* SRI M. R. RAMACHANDRAN :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, much has been said by hon. Members who have already spoken about the working of the State Transport Department. I am also glad that the Hon. the Minister in-charge of Transport has, while moving the Demand, made a long statement giving out the reforms that were being carried out in the State Transport Department so that poor citizens of the State as well as the staff of the Department may be benefited. As a result of the policy of the Government in nationalizing Public Transport in the City, people in the City expected that they would be benefited greatly in the matter of transport. The hon. Members who have spoken before me have already explained in detail the various difficulties experienced by the people in this connection. I should like to explain the difficulty experienced by ‘standing passengers’ travelling in buses? The Government have got plenty of resources both in men and money and I do not see any reason why, even after the introduction of big Leyland buses, providing seating accommodation for a large number of persons, they should still provide for ‘standing accommodation’ in those buses. Usually what happens is this. If there is standing accommodation for ten passengers in a bus, and

21st March 1955] [Sri M. R. Ramachandran]

if, after 10 persons are admitted inside to fill this accommodation, a few more, say, two or three want to enter the bus, an awkward situation is created and they are put to the necessity of begging the conductor to take them in also. Considering the way in which the Town Services were being conducted in other places like Madurai, Coimbatore, and considering also the fact that the problem of overcrowding or impoliteness on the part of conductors did not arise there, I do not see any reason why the State Transport Service in the City, should not set an example to other private Transport Services in the districts in the matter of providing comfort to the travelling public in the City, particularly in view of the fact that an I.C.S. Officer is in charge of the Transport Administration and that the Government have got money available to spend on this Department. Again with regard to the big Leyland buses purchased by the Government, we have found in actual experience, they are not able to negotiate narrow turnings, e.g., the turning near the Mount Road or the turning near the General Hospital. Besides there is a lot of congestion of traffic in those places also. Instead of going in for these big Leyland buses, the Government can purchase smaller buses which will be able to move quickly. By taking to smaller buses, more number of passengers could be carried. It is advantageous from the point of view of economy also. The objective before the Transport Commissioner must be to give as much comfort as possible to the travelling public. To increase travelling in buses by the poorer public, rates in certain routes must be reduced. For example by reducing rates in Triplicane—Rayapuram route, more passengers can be facilitated to travel in buses.

“ Difficulties are experienced by the people living in mufassil areas also, in the matter of transport facilities. Hitherto, there was a rule that the drivers and conductors of buses should see before the bus was started that the petrol tank of the bus was full and that passengers after getting into the bus should not be made to get down for the purpose of filling up the tank with petrol. I do not know why there has been relaxation in the matter of observing this practice. As soon as passengers get into a bus when they are very anxious to reach their destination, as quickly as possible, suddenly at the instance of the conductor, all passengers are made to get down the bus so that the petrol tank in the bus may be filled up with petrol. By so doing, considerable lot of inconvenience is caused to the travelling public. Again, Sir, mufassal buses usually start from Broadway. There is a bus, Sir, running from Tiruporur to the City. But it does not start from Broadway but from Lattice Bridge, middle of Broadway. I should like to ask, in this connection whether the conveniences of the public should be taken into consideration or whether the Transport Officer in charge should decide things in his own way. Then, Sir, I should like to point out the difficulties in the bus route between

[Sri M. R. Ramachandran] [21st March 1955]

Lattice Bridge and Madras. This route is covered by the Government transport and buses run only twice a day. It is not at all useful either to the Transport Department or to the passengers. Further, I understand that at certain times, the buses do not enter Tiruvanmiyur, but they enter only at times, I do not know for what reasons. Considering all these things, I would wish that the Government transport confined itself to City alone and if the running is found economic, they can extend it to mufassal. As far as I know, the present Government Transport running to Tirupporur and Kancheepuram is not at all desirable either from the business point of view or the convenience point of the public."

DEPUTY SPEAKER :—“The hon. Member's time is over. Mr. Jeevanandam will speak now.”

11
a.m.

SRI P. JEEVANANDAM :—“கனம் உதவி அவைத்தலைவர் அவர்களே, அமைச்சர் அவர்கள் இந்த வரவு செலவுத் திட்டத்திலுள்ள அம்சத்தை சபை முன்பு வைத்தபோது, போக்குவரத்து துரிதமாகவும், சல்லிசாகவும் கிடைக்கவேண்டுமென்பதுதான் அரசாங்கத்தினுடைய திட்டமென்று குறிப்பிட்டார்கள். இதை யாரும் ஆட்சேபிக்கமாட்டார்கள். ஆனால் இந்தத் திட்டத்தை அளவு கோலாக வைத்துக்கொண்டு, இந்தத் திட்டம் எந்த அளவுக்கு சர்க்காரால் அமுல் நடத்தப்படுகின்றது என்பதை நாம் பரிசீலனை செய்துபார்ப்பது அவசியமென்று கருதுகிறேன். இன்னொரு உண்மையை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அதாவது இந்த போக்குவரத்து இலாகாவானது வரவரப் பெரிய இலாகாவாக உருவாகிக் கொண்டு வருகின்றது என்று கூறினார்கள். இது வரவேற்கத் தகுந்ததாகும். இதனால் பல்கள் அதிகரிக்கப்படுகின்றன; பிரயாணிகள் திருப்திப்படுகிறார்கள்; தொழிலாளர்களுக்கு உற்சாகமேற்படுகிறது; அரசாங்கத்திற்கு வருமானம் அதிகமாக வருகிறது என்ற இவைகள் எல்லாம் அடங்கியதாக இந்த இலாகா அமையவேண்டுமென்பதை எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இங்கே அதிகமாக பேசுவதற்கு வரவில்லை. நேரம் மிகவும் கொஞ்சமாக இருப்பதால், ஒரு பாளை சோற்றுக்கு ஒரு சோறு பதம் என்பதுபோல், இந்த இலாகாவைப்பற்றிய நிலைமையைத் தெரிவிப்பதற்கு இப்போது நகரத்தை மட்டும் எடுத்துக் கொண்டு பேச விரும்புகிறேன்.

“நான் பேசுவதில் சில கருத்துக்களை விட்டு விடலாம். ஆகவே அதற்கு முன்னால் எதிர் தரப்பு அங்கத்தினர்கள் பேசியதை அமைச்சர் அவர்கள் நன்கு கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். இந்தத் தரப்பிலிருந்து பேசியவர்களை நான் சொல்லவில்லை. சர்க்கார் தரப்பிலிருந்தே பேசிய கனம் பஞ்சாட்சரம், கனம் ராமச்சந்திரன், கனம் எழுமலை இப்படிப்பட்டவர்கள் சர்க்காரை ஆதரித்து பேசிய போதிலும், அவர்கள் நகரத்தைப்பற்றி கூறிய விஷயங்களை கனம் அமைச்சர் அவர்கள் நன்கு கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். கடைசியாகப் பேசிய கனம் ராமச்சந்திரன் அவர்கள் கூறியதைக் குறிப்பாக கவனிக்கவேண்டும். ‘சிட்யிலே நடக்கக்கூடிய போக்குவரத்தைப்பற்றி பெருமைப்பட முடியாது’ என்று கூறினார்கள். இதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனிக்கவேண்டும்.

1953-ம் வருஷத்திலே டிராம் வண்டி நின்றபோது என்ன கூறப்பட்டது என்பதைப் பார்க்கவேண்டும். டிராம் நின்றுவிட்டது. டிராமினால் 15 லட்ச மக்களுக்கு சல்லிசாக; சலபமாக போக்குவரத்து வசதியிருந்தது. இதை எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்வார்கள். அது நின்றதும் நம் சர்க்காருக்கு ஒரு பெரிய பொறுப்பேற்பட்டது. கனம் காமராஜர் அவர்கள் எத்தனை தடவை நான் மீண்டும் டிராமைக் கொண்டுவருவேன் என்று

21st March 1955] [Sri P. Jeevanandam]

உறுதி கூறினார்கள். ஆனால் என்ன ஆயிற்று? டிராம் கம்பெனியில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த ஒரு சிலருக்கு வேலை கொடுத்தும், இன்னும் வேலையில்லாது தெருவில் திரிகின்ற ஆயிரக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் வறுமையால் வாடிக்கொண்டிருந்தாலும், எதிர்காலத்திலே டிராம் வருமென்ற நம்பிக்கை வைத்துக்கொண்டு, எப்போது ஓட்டக்கூடும் என்று கேட்கிறார்கள். ஆனால் சர்க்காரைக் கேட்டால் பணமில்லை என்று சொல்கிறார்கள். நம்முடைய சர்க்காரால் நடத்தியிருக்க முடியும். உண்மையிலேயே ஜனங்களுக்குச் சலபமாக போக்குவரத்து வசதி செய்துதர வேண்டுமென்ற எண்ணமிருந்தால், இந்தத் திட்டத்தை நிறைவேற்றியிருக்கக் கூடும். ஆனால் நடத்தவில்லை. அதோடு மட்டுமல்லாமல், ஹைகோர்ட்டிலே தொழிலாளர்களுக்கு ஐந்து லட்சம் வழங்கவேண்டுமென்று தீர்ப்பளித்தபோது, அது மத்திய சர்க்காருக்கு போயிருக்கிறது என்று சொல்லி கைகழுவி விட்டார்கள். ஆனால் சிடியில் இருக்கக்கூடியவர்களுக்கு போக்குவரத்திற்கு பொறுப்பு செய்யப்பட்டதா என்றால், அது முன்னிருந்ததைவிட இரட்டிப்பான பொறுப்பாகி விட்டது.

“இன்னொன்றைக் கவனிக்க வேண்டும். சிடியில் எல்லாப் பிரதேசங்களிலும் போக்குவரத்து நன்கு நடத்தப்படுகின்றது என்று அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். ஆனால் ஹைகோர்ட்டிலிருந்து ஸ்டான்லி ஆல்பத்திரி வழியாகத் தண்டையார்பேட்டைக்கு ஒரு புது பஸ் ரூட் போட வேண்டுமென்று 2,000 பேர்களுக்குமேல் கையெழுத்து வாங்கி ஆறு மாதத்திற்குமுன் விண்ணப்பம் கொடுத்தும், இன்றையவரை அது போடப்படாமல் இருந்து வருகிறது. பத்து தினங்களுக்கு முன் வட்சென்ஸியில் ஒரு பஸ் கண்டெக்டர் இன்று எட்டு பஸ்கள் வரவேண்டியதற்கு, நான்கு பஸ்களே வந்திருக்கின்றன என்று அவன் பப்போகின்ற கஷ்டத்தைக் குறித்து மனம் நொந்து சொல்லுகின்றான். அவர்கள் காலி 9 மணியிலிருந்து 11 மணி வரையிலும் மாலை 5 மணியிலிருந்து 7 மணி வரையிலும் ரொம்பக் கஷ்டப்படவேண்டியிருக்கிறது. இதையெல்லாம் கவனிக்க வேண்டும்.

“அமைச்சர் அவர்கள் நாங்கள் போக்குவரத்து சாதனத்திற்காக பல பெரிய பஸ்களை விட்டிருக்கின்றோம் என்று சொன்னார்கள். பெட்ரோலுக்குப் பதில் டீசல் போடுகிறோம். சுண்டைக்காய் பஸ்ஸுக்குப் பதிலாக இப்போது ராக்ஸ் பஸ் விட்டிருக்கின்றோம் என்றெல்லாம் தங்களுடைய சாதனைகளைச் சொல்லுகின்றார்கள். இருபத்தைந்து பஸ்களுக்குப் பதில் இன்னும் 50 பஸ்கள் விடப்போகின்றோம் என்றெல்லாம் சொல்லுகின்றார்கள். ஆனால் உண்மையில் நிலைமை எப்படியிருக்கின்றது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். ஆனால் யதார்த்தத்திலே பார்க்கும்போது, கண்டெக்டர்கள், டிரைவர்கள் சொல்லும் யோசனைகளை எடுத்துக்கொண்டு அதன்படி அவர்களுக்கு வசதி செய்துகொடுப்பதேயில்லை. ஆனால் ஜனநாயக சர்க்கார் என்று மட்டுமே சொல்லிக்கொள்ளப்படுகின்றது. அவர்கள் பெரிய சங்கடங்களுக்கு ஆளாகிறார்கள். சாதாரணமாக பெரிய பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால், அதை ஓட்டும் டிரைவர் திருப்பங்களிலே திருப்புவதற்கு முக்கி, முன்கி, ரொம்பவும் கஷ்டப்பட்டுத் திருப்ப வேண்டியிருக்கிறது. இதுதான் இன்றைய சர்க்காரின் சாதனை.”

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—“நீங்கள்தான் அப்படியே முக்கிக்கொண்டு திருப்புவதுபோல் இருக்கிறதே?”

SRI P. JEEVANANDAM :—“உண்மையிலே ஓட்டிப் பார்த்தால்தான் தெரியும். நான் தினமும் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்யக் கூடியவன். அவர்கள் வேதனைப்படுவதைப் பார்க்கின்றேன். அவர்கள் பெரிய பஸ்களுக்குப் பதிலாக சிறிய பஸ்கள் இருந்தால் நல்லது என்று நினைக்கிறார்கள். பெரிய பஸ்களினால் ரன்னிங் டைம் அதிகமாகிறது. அதனால் டிரிப் குறைகிறது. அதனால் போக்குவரத்தின் துரிதம் குறைகிறது என்று கூறுகிறார்கள். இப்படி டிரைவர்கள் கூறும் குறைகளை யெல்லாம் கவனிப்பதேயில்லை.

[Sri P. Jeevanandam] [21st March 1955]

“ஆனால் இந்த பஸ்களால்தான் அதிக லாபமிருக்கிறது. பெட்ரோல் போடுவதற்குப் பதிலாக டீசல் போடுவதால் அதிக லாபம் என்று கணக்கு கூறுகிறார்கள். இன்னொரு பக்கத்தில் துரிதமான சல்லிசான போக்கு வரத்து பஸ்கள் விரைகிறார்களா என்றால் அதுவுமில்லை. பாசஞ்சர் மகாநாடு நடத்தினார்கள். அதில் எத்தனையோ கோரிக்கைகளை நிறைவேற்றி அனுப்பியும் அவைகளும் கவனிக்கப்படவில்லை. அதுதான் இப்பொழுது நடந்து கொண்டிருக்கிறது. அதிகமான பஸ்கள் ஒடுகின்றன என்று சொல்லுகின்றார்கள். ஆனால் எத்தனை பஸ்கள் சத்தியாக்கிரகம் பண்ணுகின்றன? 305 பஸ்கள் விரைகளும் என்று சொல்லுகின்றார்கள். இதில் எத்தனை பஸ்கள் பிரேக்டவுன் ஆகிறது? வொர்க்ஷாப்போ லொட்லொட்டை. ரிப் பேர் செக்ஷனே அதைவிட லொட்லொட்டை. அநேகமாக எல்லா பஸ்களுக்கும் பிரேக்கே கிடையாது. மேலும் எங்கு வேண்டுமானாலும் நிற்கலாம் என்று தீர்மானித்து பஸ்கள் நின்றுவிரைகின்றன. சர்க்காரால் அவற்றைத் தள்ளிவிட முடியவில்லை.

“அடுத்தபடியாக, ஸ்டாண்டிங் பாசஞ்சர்களைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். இருபத்தைந்து பேர்களை ஏற்றிச் செல்லலாம் என்று அந்தப் பக்கத்தில் மெம்பர்கள் சொன்னார்கள். ஆனால் உண்மையில் 25 பேர்கள்தான் ஏற்றப்படுகின்றார்களா என்றால், இல்லை. கனம் பி. பாமேஸ்வரன் அவர்கள் பார்த்திருப்பார்கள் என்று நம்புகிறேன். இனிமேல் அடைப்பதற்கு இடமில்லை என்கிற வரையில் பாசஞ்சர்களை ஏற்றிக்கொள்ளுகிறார்கள். துரதிருஷ்டவசமாக அவசரமாக போகவேண்டி யிருப்பதால் பாசஞ்சர்களும் மாணங்கெட்டு ஏறுகிறார்கள். (நேரமின்மையால் மணி அடிக்கப்பட்டு அது துடன் நிறுத்தப்பட்டது.)”

11-10
a.m.

* SRI V. BALAKRISHNAN:—“சபைத்தலைவர் அவர்களே, மோட்டார் போக்குவரத்து இலாக்காவினால் தீமையைத்தவிர, நன்மையே ஒன்று மில்லை என்று சொல்ல நான் தயாராகயில்லை. இலங்கையிலிருந்துவந்த இலங்கை சர்க்கார் போக்குவரத்து கமிஷன் அங்கத்தினர்கள் நமது அரசாங்க மோட்டார் போக்குவரத்து இலாக்கா நன்றாக நடக்கிறது, ஆனால் மக்களுடைய ஒத்துழைப்பு இல்லாததால் அதில் சில ஊழல்கள் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லிச்சென்று இருப்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். மக்கள் எந்தவிதத்தில் ஒத்துழைப்பது இல்லை யென்றால், பஸ் முதலில் புறப்படும் இடத்திலும்கூட, மற்றைய இடை (Stage) களிலும்கூட, கியூ (queue) முறையை அனுசரிக்காதபடி ஆட்டோமெந்தைபோல பஸ்விலில் ஏறுவதும், பஸ்விலிலிருந்து இறங்குவதுமாக இருப்பதால், பஸ்விலில் வேலைசெய்கிற Conductorக்கும், Driverக்கும் மிக அதிகத்தொல்லை கொடுத்து வருகிறார்கள். பஸ்லோ பார்ப்பதற்கு மிக அழகாக இருக்கிறது. அதற்குள் ஏறி இடத்தில் உட்கார்ந்துவிட்டால் சுகமாக தூக்கம் வந்துவிடுகிறது. நான்கூட பலதடவைகளில் தூங்கியதால், இறங்கவேண்டிய இடத்தைவிட்டு அப்பால் தான்டிவந்து, உபரி தொகையை செலுத்தியிருக்கிறேன். பஸ் அவ்வளவு சௌகரியமாக இருந்தபோதிலும்கூட சிலசமயங்களில் திடீரென்று கண்கள் திறந்துபார்த்தால் நமக்கும் முன் நிற்கும் கண்டக்டர்களுடைய ஒரு கோலம் மனதைப் புண்படுத்துகிறது. அவர்களுக்கு சரியான உடைகள் கொடுக்கப்படுவதில்லை. 30 அங்குலம் அகலமுள்ள மார்பில் 40 அங்குலம் அகலமுள்ள உடையை போட்டுக்கொண்டிருப்பதைப்பார்த்தால், பிள்ளைபிடிக்கிற பூச்சாண்டி இவன்தானோ என்று நினைக்கவேண்டியிருக்கிறது. கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் சரியான உடுப்புகள் கொடுக்கப்படவேண்டும் என்று பலதடவைகள் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறோம். மந்திரி அவர்கள் எவ்வளவு அழகாக, ஒவ்வொரு அங்கத்திற்கும், உருப்பிற்கும் பொருத்தமாக, Fit ஆக உடுப்புகள் உடுத்துகிறாரோ, அதுபோல அவர்கள் கீழே வேலைபார்க்கும் சிப்பந்திகளுக்கும் உடுப்புகள் அளவுப் பொருத்தமோடு கொடுக்கப்படவேண்டுமென்று நாங்கள் கேட்டபோது, கொடுப்பதாசீ சொன்னார்கள். ஆனால் இதுவரையில் கொடுக்கவில்லை. டிரைவர்களுக்கும், கண்டக்டர்களுக்கும் கொடுக்கப்படும் உடைகள் எல்லாம் சர்க்கார்

21st March 1955] [Sri V. Balakrishnan]

கார் செலவில் இனாமாகத் தைத்து கொடுக்கப்படுகிறது என்று கேள்விப்பட்டேன். அப்படி இனமாகக் கொடுப்பதை, துணியாகவே கொடுத்துவிட்டால், அவரவர்கள் உருப்புகளுக்குத் தகுந்தமாதிரி தையற்காரரைக்கொண்டு அவரவர்கள் தைத்துக் கொள்வார்கள். இதைப்பற்றி நான் இந்த டிரைவர்க ளிடமும், கண்டக்டர்களிடமும், கேட்டபோது, அவர்கள் சொன்னார்கள். சர்க் கார் எங்களுடைய சரியான அளவுகளை எடுத்துக்கொள்வதில்லை. சர்க் காருக்கு வேண்டிய Tailor மூலமாகவே உருப்புகளைத் தைத்து அனுப்பி விடுகிறார்கள். நாங்கள் போட்டுக்கொள்ள வேண்டும் என்று சொல்லக்கூடா போட்டுக்கொள்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் எப்போது சர்க் கார் தையல் கூலி கொடுக்க வேண்டாம், நாங்களே கூலியை கொடுத்துத் தைத்துக்கொள்ளுகிறோம், துணியைமட்டும் கொடுங்கள் என்று கேட்கிறார்களோ, அப்போது துணியை கொடுப்பதில் சர்க்காருக்கு என்ன தடையிருக்கிறது. அவர்கள் அப்படி கேட்கும்போது, துணியை அவர்களிடம் கொடுப்பீர்களேயானால் நீங்கள் உண்மையாகவே அவர்களுக்கு வசதி செய்தவர்கள் ஆவீர்கள் என்று சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

“ அடுத்தபடியாக பாரிஸ் முலையிலிருந்து, மரீனா வழியாக அடையாருக்கு போகும் பஸ்கள் $\frac{1}{2}$ மணிக்கு ஒன்றுதான் இருக்கிறது. இந்த வழியில்தான் பெரிய பெரிய ஸ்தாபனங்கள், Government Secretariat, University Building, Queen Mary's College, Presidency College, P.W.D. office இவைகள் இருக்கின்றன. அடிக்கடி, காலை 10-மணியிலிருந்து மாலை 5-மணிவரை, ஜனங்கள் இந்த வழியாக செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. மேலும், மாலை 5-மணியிலிருந்து இரவு 9-மணிவரையிலும், உல்லாசமாக, ஜோடி ஜோடியாக கை கோர்த்துக்கொண்டு போகிறவர்களும், இந்த பஸ் மார்க்கமாகத்தான் உல்லாச இடங்களுக்குப் போக வேண்டியிருக்கிறது. ஆகையால் மக்களுக்குப் போதுமான வசதி ஏற்படும்படியாக, இந்த மார்க்கத்தில் அதிகப்படியான பஸ்களை விடவேண்டும். அதுமட்டுமல்லாமல், எந்த பஸ் எந்த இடத்திலிருந்து கிளம்பினாலும்சரி, காலை 10-20-க்குதான் புறப்படவேண்டுமாம் 10-5க்கு பஸ்வலை passengerகள் நிரம்பிவிட்டாலும்கூட, 15 நிமிடம் தாமதித்து 10-20-க்குதான் பஸ் புறப்படவேண்டிய நிர்ப்பந்தமிருக்கிறது. அதுவும் சித்திரை மாதத்து வெய்யிலில் உள்ளே உட்கார்ந்து இருக்கும் passengerகளுக்கும் அவஸ்தை வெளியே பஸ்ஸுக்காக காற்றுக் கொண்டிருப்பவர்களுக்கும் ஒரே இடத்தில் அவஸ்தை இருப்பதால் காற் றோட்டில்லாமல் வியர்த்து விடுவிறுத்து திக்குமுக்காட வேண்டியிருக்கிறது. பஸ் நிரம்பியவுடன் ஓட்ட ஆரம்பித்தால், ஜனங்களுக்கு போக்குவரத்து சௌகரியம் ஏற்படுவதுடன், ஒரே பஸ்மூலம் பல டிரிப்புகள் செய்ய முடியும். எல்லாருக்கும் சௌகரியம் ஏற்படுகிறது.

“ கடைசியாக, ஒரே ஒரு வார்த்தை சொல்லவிரும்புகிறேன். புதுக் கோட்டையில் 1951-ம் ஆண்டில் ஒரு Motor Transport Companyக்கு விரோதமாகவும், தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமாகவும், Tribunal ஒரு தீர்ப்பு கொடுத்து இருந்தார்கள். 1951-லிருந்து 1955 வரை, 4 வருஷம் ஆகியிருந்தாலும், அந்த பஸ் கம்பெனி முதலாளி என்னென்னமோ முறைகளைக் கையாண்டு, அந்தத் தீர்ப்பை நடைமுறைக்குக் கொண்டுவராதபடி, எதிர்த்துப் போராடிக்கொண்டிருக்கிறார். சட்ட பூர்வமாக, தொழிலாளர்கள் கீழேயிருந்து மேல் கோர்ட்டுவரை Industrial Tribunal கொடுத்த தீர்ப்பு உறுதி செய்யப்பட்டிருப்பதை கெட்டிக்கார வக்கீல்களை வைத்து எதிர்த்துப் போராடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் முதலாளிகள். இப்படிப்பட்ட வஞ்சக மனப்பான்மையையுடைய முதலாளிகளுக்கு எந்தவித காரணத்தைக்கொண்டும் உபரியாக பஸ் பெர்மிட்டுகள் சர்க்கார் கொடுக்கக்கூடாது என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அப்படி உபரியாக பல பெர்மிட்டுகளை இந்தமாதிரியான கம்பெனிகளுக்கு கொடுத்துவருவது என்ன ஆகுது என்றால் உங்களுடைய உத்தரவை மதிக்காது முதலாளிகளுக்கு நீங்கள் உதவிசெய்கிறீர்கள் என்று ஏற்படுவது மட்டுமல்லாமல், இந்த முதலாளிகளுக்கும் ஒரு தனி வீராப்பு

[Sri V. Balakrishnan]

[21st March 1955]

ஏற்படுகிறது. ஆகவே, இந்தமாதிரி சந்தர்ப்பங்களில் சர்க்கார் தொழிலாளர்கள் நன்மையை பாதுகாத்து அவர்களுக்கு உதவிசெய்ய முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.”

SRI M. P. SUBRAMANYAM :—“ உதவி சபைத்தலைவர் அவர்களே, இந்த மான்யத்தைக்குறித்து கொண்டுவந்துள்ள வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் சொல்ல விரும்புகிறேன். சென்னை அரசாங்கத்தால் நடத்தப்படும் போக்குவரத்து இலாக்கா, திறமை குறைவாகவும், சிக்கனக் குறைவாகவும் இருப்பதாக, அரசாங்கத்தின் புள்ளி விவரங்களைக் கொண்டே எனக்குமுன் பேசிய பல அங்கத்தினர்கள் எடுத்து கூறியிருக்கின்றனர். இந்த விஷயத்தில் அரசாங்கம் முக்கிய கவனம் செலுத்த வேண்டியது மிகவும் அவசியமென்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கூற விரும்புகிறேன். அதுவும் குறிப்பாக பல பெரிய தொழில்களை எல்லாம், அரசாங்கம் நேரிடையாக எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்று பல தரப்பிலிருந்து கோரிக்கைகளும் அரசாங்கத்தின் எண்ணமும் இருப்பதால், அரசாங்கம் ஏற்கனவே எடுத்து நடத்தும் துறையை, இலாக்காவை, தனிப்பட்டவர்கள் நடத்துவதைவிட திறமையானதாகவும் சிக்கனமாகவும் இயங்கும்படி கண்காணிக்க வேண்டிய அவசியமிருக்கிறது. அந்தத் தரப்பு நண்பர் ஒருவர் கூறியதுபோல், தனிப்பட்டவர்கள் நடத்தும் ஸ்தாபனங்களில் உள்ள, நல்ல அனுபவமும், திறமையும் கொண்டவர்களின் அறிவையும், பயிற்சியையும் பயன்படுத்தி, சர்க்கார் போக்குவரத்து இலாக்காவில் என்னென்ன குறைகள் இருக்கின்றன என்பதைக் கண்டுபிடிப்பதில் சர்க்கார் முழுகவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று வலியுறுத்த விரும்புகிறேன். ஏனென்றால், சர்க்காரே எடுத்து நடத்தும் ஸ்தாபனத்தில் திறமைக்குறையும், சிக்கனக்குறையும் இருப்பதாக பொதுமக்களுக்குத் தென்பட்டால், அவர்களுக்கு அரசாங்கம் எடுத்துநடத்தும் தொழில்களில் நம்பிக்கையில்லாது போய்விடும். ஆகையால்தான் இந்த விஷயத்தில் சர்க்கார் அதிக கவனம் செலுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

“ அடுத்தபடியாக, கிராமப்புறங்களில், பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயத்தில், கொஞ்சநாள்க்குமுன் சர்க்கார் “Economic and viable unit” களாக இருக்கவேண்டுமென்று சொல்லி, முதலில் மூன்று பஸ்கள் இருக்க ஆதரவு வழங்கினார்கள். அது பின்னால் என்ன காரணத்தினாலோ, மூன்று ஐந்தாகி, ஐந்து இப்போது பத்தாக ஆகியிருக்கிறது. அரசாங்கம் இப்படி சிறிய முதலாளிகளை ஆதரிப்பதை விட்டுவிட்டு, மிகப்பெரிய Fleet ownerகளை ஆதரிப்பதானது, சோஷலிஸ்ட் பாணியில் சமூகத்தை அமைக்க வேண்டுமென்ற அவர்களுடைய கொள்கைக்கே விரோதமாகியிருக்கிறது. அடுத்தபடியாக ஒன்று, கிராமப்புறங்களுக்கு பஸ் ரூட்டுகள் கொடுக்கும்போது, சில கிராம ரூட்டுகள் லாபகரமாகியில்லை என்றால் பஸ் முதலாளிகள் அந்த கிராமங்களுக்கு பஸ்விட முன்வருவதில்லை. நான் கூறவிருப்பது என்னவென்றால், லாபகரமாக இருக்கும் Route ஓடு, இந்தமாதிரி லாபகரமற்றது என்று முதலாளிகளால் கருதப்படுகிற கிராம route களையும் இணைத்து, பெர்மிட்டுகள் கொடுத்தால்தான், கிராம பகுதிகளுக்கு பஸ் வசதி ஏற்படும். இந்த விஷயத்தை சர்க்கார் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.”

*** SRI K. T. RAJU** :—“ எனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, சென்னை நகரத்தில் ‘ரெட் லேடி’ பஸ் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவைகள் நல்ல பெயர் வாங்கிக் கொண்டிருப்பதாகவும் சொல்லப்படுகிறது. அதற்கு 12 வருஷங்கள் உத்தரவாதம் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். ஆனால் அவைகள் இரண்டு வருஷங்களில் படுத்துபோய்விட்டன. அடிக்கடி ரிப்பர் ஆவதாகக்கூட சொல்லப்படுகிறது. அதற்குக் காரணம் என்ன? ரோடுகளில் போகும்போது பல இடங்களில் நிற்கும் நிலைமையில் அவைகள் இருக்கின்றன. இதற்குக் காரணம் என்ன என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

21st March 1955]

[Sri K. T. Raju]

“இரண்டாவதாக நகரத்தில் பஸ் துரிதமாகப் போவதற்கு நான் ஒரு யோசனையைக் கூறலாம் என்று நினைக்கிறேன். வருமானத்தில் ரூபாய்க்குக் காலணு என்று கண்டக்டர்களுக்குக் கொடுத்தால் பஸ் போக்குவரத்தில் தாமதம் ஏற்படாது. ஒரு நாளைக்கு ரூ. 100 வசூலானால் ரூபாய்க்கு காலண்படி சுமார் ரூ. 1-8-0 ஆகும். அதனால் கண்டக்டருக்கு தினம் ரூ. 1-8-0 கிடைப்பதற்கு வழி இருக்கிறது. அதனால் பஸ்களைத் துரிதமாக ஓட்டுவதற்கு கண்டக்டர்கள் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ளுவார்கள். தனக்கு ஒரு நாளைக்கு ரூ. 1½ கிடைக்கும் என உற்சாகம் ஏற்பட்டு பஸ்களைத் துரிதமாக ஓட்டுவார்கள். வருமானமும் குறைவதற்கு வழி இருக்காது. ஏனென்றால் வருமானம் குறைந்துவிட்டால் தனக்குக் கிடைக்கவேண்டிய ரூ. 1½யும் குறைந்துவிடும் என்று வருமானம் பெருக்குவதில் கண்டக்டர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்வார்கள். பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் அதிக நேரம் அவர்கள் நிற்கமாட்டார்கள். இதற்கு வேண்டிய ஏற்பாடு செய்யவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“அடுத்தபடியாக ஆவடி காங்கிரஸ் நடந்தபோது இரவு நேரங்களில் ஓடுவதற்கு 50 பஸ்களை ஏற்படுத்தினார்கள் என்று சொல்லப்பட்டது. அப்படி பஸ் ஓடியதற்காக ஓவர்ஸ்டம் அல்லவன்ஸ் ரூ. 1-8-0 கொடுப்பதாகவும் உத்தரவு போட்டார்கள். அதன்படி அவர்களுக்கு ரூ. 1-8-0 கொடுக்கப் பட்டதாகத் தெரியவருகிறது. ஆனால் பின்னடி கமிஷனர் அதை ஒத்துக் கொள்ளமாட்டேன் என்று சொல்லிவிட்டாராம். அத்துடன் சொடுத்த பணத்தையும் திருப்பிக் கொடுத்துவிட வேண்டுமாம். அவ்விதம் உத்தரவு போட்டது தப்பு என்றும், பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுத்துவிடவேண்டும் என்றும் சொல்லுகிறார்கள். இப்படி ரூ. 1½ கொடுக்க வேண்டும் என்பது விதியில் கிடையாது என்று சொல்லுகிறார்கள். பஸ் டிரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் காங்கிரஸ் கூட்டம் நடந்தபோது பொதுஜனங்களைக் கொண்டு போவதற்கு என்று ஒத்துக்கொண்டார்கள். அதனால் அவர்களுக்கு அப்படி கொடுக்கவேண்டும் என்று சொன்ன பணத்தைக் கொடுக்க வேண்டியது தான். அதை திருப்பி வாங்கக்கூடாது. ஆகவே இந்த முறையில் உத்தரவு போட்டதை ரத்து செய்யவேண்டும். கொடுத்த பணத்தை திருப்பி வாங்கவே கூடாது.

“நெருக்கடியான காலங்களில் லாரிகளையாவது விட்டு ஜனங்களுக்கு சௌகரியம் செய்யவேண்டும். லாரிகளை விட்டாலாவது ஜனங்கள் அதில் வெளவாலைப்போல் தொத்திக்கொண்டு போவதற்குச் சௌகரியமாக இருக்கும். ஆகையால் நெருக்கடி காலங்களில் அதிகப்படியான லாரிகளையாவது விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.”

SRI M. KALYANASUNDARAM :—“கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மான்யத்திற்குக் கொண்டு வரப்பட்ட வெட்டுப் பிரேரணையை ஆதரித்து சில வார்த்தைகளைப் பேசுவிரும்புகிறேன். எனக்குக் கொடுத்தநேரம் மிகவும் குறைவாக இருப்பதால் எல்லாப் பிரச்சனைகளையும் எடுத்து விவரமாகச் சொல்ல முடியாமலிருப்பதற்கு நான் மிகவும் வருந்துகிறேன்.

“முதலாவதாக மோட்டார் வெகிகிள்ஸ் ஆக்டிலுள்ள சில முக்கியமான விதிகளைப் பரிசீலனை செய்து அவைகளை திருத்தி அமைக்கவேண்டியது அவசியமாக இருக்கிறது. கூடியசீக்கிரத்தில் திருத்தச் சட்டங்களைக்கொண்டு வந்து அவைகளை நிறைவேற்ற சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டும் என்று முதலில் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். எந்தெந்த விதிகளை திருத்த வேண்டும் என்று விவரமாகச் சொல்லுவதற்கு எனக்கு இப்பொழுது அவகாசம் இல்லை. அதற்குச் சந்தர்ப்பம் வரும்போது அவைகளை எடுத்துச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் ஒரு விஷயத்தைமட்டும் இந்த சபையின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

“இப்பொழுது பஸ் பரமிட்டுகளை வழங்குவதில் புதிய முறையைக் கையாண்டு வருகிறார்கள். வேறு ஒரு இடத்தில் சந்தர்ப்பம் கிடைத்தபோது

[Sri M. Kalyanasundaram] [21st March 1955]

இதைப்பற்றி எடுத்துக் கூறியிருக்கிறேன். ஏற்கெனவே எக்கனாமிக்ஸ் அண்ட் வ்யபிள் யூனிட்டை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று சொல்லி இருக்கிறேன். இப்பொழுது பெரிய முதலாளிகளுக்கு ஏகபோக உரிமை கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக இருக்கிறது சர்க்காருடைய புதிய கொள்கையினால். இதனால் சிறிய முதலாளிகள் பெரிதும் பாதிக்கப்படும் நசுக்கப்படும் வருகிறார்கள். இதை சர்க்காருடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

“கடந்த இரண்டு வருஷங்களாக இதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்து பார்த்ததில் இந்த விதி வருவதற்கு முன்பாக சிறிய முதலாளிகளாக இருந்தவர்கள் இப்பொழுது பல கஷ்டங்களுக்கும், பல இடையூறுகளுக்கும் ஆளாகி இருக்கிறார்கள். தங்கவிடமுள்ள பஸ்களை விற்கவேண்டிய நிலைமையில் அவர்கள் இப்பொழுது இருக்கிறார்கள். பத்து பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்களுக்குத்தான் இனிமேல் பஸ் பர்மிட்டுகள் கொடுக்கப்படும் என்பதனால் இரண்டு மூன்று பஸ்கள் வைத்துக் கொண்டிருக்கும் சிறிய முதலாளிகள் பெரிய அளவில் பாதிக்கப் பட்டிருக்கிறார்கள். அதனால் சிறிய பஸ் முதலாளிகள் தங்களுடைய பஸ்களையும் ரூட்களையும் விற்க வேண்டிய நிலைமையில் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அதிகப்படியான லாபம் கிடைப்பதில்லை. அதனால் சர்க்கார் இதில் தீவிரமாக ஆலோசனை செய்து யாருக்கும் 20 பஸ்களுக்குமேல் இருக்கக்கூடாது என்று உத்தரவு போடவேண்டும் என்பது என்னுடைய அபிப்பிராயம். இப்பொழுது சர்க்கார் சோஷலிஸ சமுதாய அடிப்படையில் அரசாங்கத்தை நடத்தப்போவதாகச் சொல்லுகிறார்கள். அந்தநிலைமையில் இப்படிப்பட்ட புது கொள்கையை அனுசரிப்பது சரியல்ல. 100 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் எவ்வளவோ திறமைசாலிகளாக இருக்கலாம். அதற்காக அவருக்கு எல்லா பஸ் ரூட்களையும் கொடுப்பது என்பது சரியல்ல. இரண்டு மூன்று பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கும் பஸ் பர்மிட் கொடுக்கவேண்டும் என்று சொல்லிக் கொள்ளுகிறேன். இப்படிப்பட்ட விதியை வைத்துக் கொண்டிருந்தால் அது சோஷலிஸ சமுதாயக் கொள்கைக்கு எதிராக உள்ளது என்பதுதான் என்னுடைய அபிப்பிராயம்.

“அடுத்தபடியாக மொனாப்பலி கொடுப்பதில் இரண்டு விதங்கள் இருக்கின்றன. ரூட்டுகளுக்கு மொனாப்பலி கொடுப்பது ஒன்று, பஸ்களுக்குக் கம்பெனிகளுக்கும் மொனாப்பலி கொடுப்பது மற்றொன்று. ரூட்டுகள் கொடுக்கும் விஷயத்தில் மொனாப்பலி கொடுப்பது கூடாது. அதனால் பொது மக்களுக்கு ஆபத்து ஏற்படும். ஆகவே ரூட்டுகள் விஷயத்தில் மொனாப்பலி கொடுக்காமல் இருந்தும் பொதுமக்களையும் பாதுகாக்கமுடியும், சிறு முதலாளிகளையும் பாதுகாக்க முடியும். ஆனால் சர்க்கார் ரூட்டுகளில் மொனாப்பலி வைத்துக் கொள்வதில் எனக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. தனிப்பட்டவர்களுக்கு மொனாப்பலி கொடுக்கக் கூடாது என்றுதான் சொல்லுகிறேன். இப்பொழுது சென்னை நகரத்தில் சர்க்கார் பஸ் ரூட்டுகளை எடுத்து நடத்துகிறார்கள். அதில் எங்களுக்கு ஆட்சேபணை இல்லை. தனிப்பட்டவர்களுக்கு மொனாப்பலி கொடுப்பதுதான் தவறு. இதை முதலில் நான் எடுத்துக் காட்ட விரும்புகிறேன். அந்த முறையில் இப்பொழுது இருக்கும் விதிகளை மாற்றி அமைக்கவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன்.

“அடுத்தபடியாக இப்பொழுது ஆர்.டி.ஓ., சி.ஆர்.டி.ஓ.க்களுக்கு இருக்கும் சில அதிகாரங்களை எடுத்து மாற்றி அமைக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். அதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளையும் உடனடியாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன். சில விஷயங்களில் பஸ் முதலாளிகளுக்கு பஸ் பர்மிட் கொடுக்கும்போது பஸ்கள் சொந்தமாவதோடு ரூட்டுகள்கூட அவர்களுக்குச் சொந்தமாகிவிடுகின்றன, தங்களுடைய பஸ் மோசமாகிவிட்டால் அவர் தன்னுடைய பஸ்களை விற்கும் போது தன்னுடைய பஸ்கள் போய்க்கொண்டிருந்த ரூட்டுகளையும் அந்த முதலாளி மற்றொருவருக்கு விற்பதுண்டு. இது சரியல்ல. பஸ்கள் தான் அவருக்குச் சொந்தமேயொழிய பஸ்ரூட்டுகள் அந்த முதலாளிக்குச் சொந்தமாகாது. பஸ் ஓட்டுவதற்கு அவருக்கு சக்தி இல்லாவிட்டால் அந்த

21st March 1955] [Sri M. Kalyanasundaram]

ரூட்டை ஆர்.டி.ஓக்குக் கொடுத்துவிடவேண்டும். பிறகு ஆர்.டி.ஓ. மற்றொரு வருக்குக் கொடுக்கும்படியான நிலைமை ஏற்படவேண்டும். பஸ் விற்கும் போது ரூட்டையும் விற்பது அதிக லாபம் அடைகிறார்கள் பலபஸ் முதலாளிகள். இதைத் தவிர்க்க வேண்டும். அதிக நேரம் இல்லாததால் இதைப்பற்றி அதிகமாகச் சொல்வதற்கு இல்லை. ஆகவே இனிமேல் பஸ்களை வைத்து நடத்த முடியாவிட்டால் அவருடைய ரூட்டை டிபார்ட்மெண்டுக்கு சர்வெண்டர் பண்ணவேண்டும் என்று ஒரு உத்தரவு போடவேண்டும். பஸ் முதலாளிகள் தனியாக அவைகளை விற்கக்கூடாது. பஸ்களை விற்பதுகொண்டு போகட்டும். அதைப்பற்றி கவலை இல்லை. அதைப்பற்றி அரசாங்கம் ஆராய்ச்சி செய்து ஒரு முடிவுக்கு வரவேண்டும்.

“அடுத்தபடியாக ஆர்.டி.ஓ.க்கள் 4 அல்லது 5 மாதங்களுக்கு டெம்பரரி யாக லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். போர்டுக்கு அனுப்பாமல் அவர்களே டெம்பரரி லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். அவ்விதம் இருக்கக்கூடாது. மேலே போய் வருவதற்கு நான் ஆகும் என்பதற்காக அவர்களே கொடுக்கலாம் என்று இருப்பதால் அவர்கள் நாலேந்து மாதங்களுக்கும் அவர்களே டெம்பரரி லைசென்ஸ் கொடுக்கிறார்கள். பத்து அல்லது பதினைந்து நாட்களுக்கு மட்டும் அவர்கள் கொடுக்கலாம் என்றுதான் இருக்கவேண்டும். நாலேந்து மாதங்களுக்குக் கொடுப்பதற்கு அவர்களுக்கு அதிகாரம் இருக்கக் கூடாது. இந்த முறையில் விதியை மாற்றி அமைக்கவேண்டும் என்று தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

“மேலும் சர்க்காரால் எடுத்து நடத்தப்படும் பஸ் சர்வீஸ்ஸைப்பற்றி கொஞ்சம் சொல்ல வேண்டியதாக இருக்கிறது. பெரிய பஸ்களை வைத்து நடத்துவதால் அதிகப்படியான லாபம் வருகிறது என்றும் சொல்லுகிறார்கள். அதைப்பற்றி விவரமாக விவாதிக்கும்போது அதிலுள்ளவற்றை எடுத்துக் கூறுகிறேன். அதில் வரும் வருமானத்தையும் லாபத்தையும் பார்த்து அதற்குத் தகுந்த பொது ஜன சேவை இருக்கிறதா என்று பார்த்தால் இல்லை என்றுதான் சொல்ல வேண்டும். சேவை இல்லாமல் லாபம் வருவதில் நமக்குப் பிரயோசனம் இல்லை. சிறிய பஸ்களை வைத்து நடத்தினால் இன்னும் அதிகப்படியான லாபமும் கிடைக்கும். பொது ஜனங்களுக்கு நன்றாகச் சேவை செய்ய முடியும். துரிதமாக ஓட்டுவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அதனால் இனிமேல் சர்க்கார் பண்ணக் கூடிய பஸ்கள் சிறிய பஸ்களாக இருக்க வேண்டும். வேண்டுமென்றால் சிறிய பஸ்களோடு பெரிய பஸ்களையும் சேர்ந்து இணைத்து விடலாம். அவ்விதம் இரண்டு பஸ்களையும் இணைத்து விட்டால் ஜனங்களுக்குச் சௌகரியமாக இருக்கும். சீக்கிரத்திலும் ஓட்டலாம் என்று தோன்றுகிறது. பெரிய பஸ்களுக்கு ஒரு மணி நேரமாகும் என்றால் சிறிய பஸ்களை அதே நேரத்தில் மூன்று தடவைகள் ஓட்டி விடலாம். ஆனால் சொல்லலாம் நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகும் என்று. பொதுஜனங்களுடைய சேவையை ஒத்துப் பார்க்கும்போது இதனால் ஏற்படும் நிர்வாகச் செலவு அவ்வளவாகப் பொருட்படுத்தக் கூடியதாக இருக்காது. அதிகப்படியான நிர்வாகச் செலவை சர்க்கார் ஏற்றுக் கொள்ளலாம் என்று தோன்றுகிறது. ஆகவே இனிமேல் வாங்கக் கூடிய பஸ்களை பூராவும் பெரிதாக இல்லாமல் சிறிய பஸ்களாக வாங்கலாம். பெரிய பஸ்களை வாங்கக் கூடாது என்று நான் சொல்லவில்லை. சிறிய பஸ்களோடு பெரிய பஸ்ஸை வாங்கி இரண்டையும் இணைத்துத் திறமையாக நடத்தலாம். நிர்வாகச் செலவை பார்க்கக் கூடாது. நிர்வாகத்தைப் பற்றி பரிசீலிக்க ஒரு கமிட்டியை அமைத்தார்கள். நிர்வாகம் திறமையாக நடக்க கமிட்டிகளை அமைத்து அதைப் பரிசீலிக்கலாம் என்று சொன்னார். ஏற்கனவே ஒரு கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அது அடிக்கடி கூடுவது இல்லை. கனம் பஞ்சாக்ஷரம் செட்டியார் பேசும்போது ஒரு யோசனையை எடுத்துக் கூறினார். அதாவது பஸ் நிர்வாகம் திறமையாக நடத்துவதற்கு யோசனை சொல்லுவதற்கு கனம் என். மகாலிங்கம் போன்றவர்களை கமிட்டியில் சேர்த்துக் கொண்டு அவர்களுடைய யோசனைகளைக் கேட்டு நடத்தலாம் என்று சொன்னார். அவர் ஒரு திறமைசாலி என்றும் குறிப்பிட்டார்.

[Sri M. Kalyanasundaram] [21st March 1955]

ஆனால் இப்பொழுது நியமிக்கப்பட்டிருக்கும் கமிட்டியையே கூட்டுவது இல்லை. சென்ற ஒரு வருஷத்தில் ஒரு தரம்தான் அந்தக் கமிட்டியை கூட்டியிருக்கிறார்கள். துரதிருஷ்டவசமாக அந்தக் கமிட்டியில் நான் ஒரு அங்கம் வகிக்கிறேன். என்னையும் அதில் சேர்த்திருக்கிறார்கள். ஒரு வருஷத்தில் அந்தக் கமிட்டி கூடுவதற்கு சந்தர்ப்பமே கிடைக்கவில்லை. கமிட்டியை கூட்டுவதற்கு நிர்வாகத்தில் ஏதாகிலும் இடையூறுகள் இருக்கலாம். அப்படி இல்லாமல் இப்படிப்பட்ட கமிட்டிகளை அடிக்கடி கூட்டிப்பரிசீலனை செய்து அதனுடைய அபிப்பிராயத்தைக் கேட்டு நிர்வாகத்தை நடத்தினால் உதவியாக இருக்கும் என்பதை நான் எடுத்துக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

“தொழில் சம்பந்தமாகக் குறிப்பிடும்போது லாரி பஸ்களில் வேலை செய்யும் டிரைவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் பலவிதமான கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. இவைகளையும் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும். லாரி டிரைவர்களும், பஸ் டிரைவர்களும், மற்றும் எல்லா கண்டக்டர்களும் வருஷம் ஒரு முறை தங்களுடைய லைசென்ஸ்களை புதுப்பித்துக் கொள்ள வேண்டியதாக இருக்கிறது. புதுப்பிக்கும் நேரங்களில் அவர்களுடைய வேலைக்கு உத்தரவாதம் இல்லாமல் இருக்கிறது. அவர்கள் ஆர்.டி.ஓ-க்கும் போலீஸ்காரர்களுக்குப் பிடிக்காதவர்களாக இருந்தால் அவர்களுக்கு லைசென்ஸ் சீக்கிரத்தில் கிடைப்பது இல்லை. அவர்களுக்கு டிரைவர்கள் கண்டக்டர்கள் பேரில் ஆத்திரம் இருந்தால் லைசென்ஸ் கொடுக்காமல் தடுத்து விடுகிறார்கள். அதனால் அவர்கள் இரண்டு மூன்று மாதங்கள் வேலை இல்லாமல் இருக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. லைசென்ஸ் கிடைக்காவிட்டால் பத்துப் பனிரெண்டு நாட்களுக்கு வேலையை இழக்கும்படியான நிலைமை ஏற்பட்டு விடுகிறது. இப்படிப்பட்ட பல புகார்கள் என்னிடம் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். ஆகவே லைசென்ஸ்களைப் புதுப்பிக்க வேண்டும் என்றால் அதை மூன்று வருஷங்களுக்கு ஒரு தடவை புதுப்பித்துக் கொள்ள வேண்டும் என்று விதியை மாற்றி அமைக்க வேண்டும். டிரைவர்கண்டக்டர் பேரில் ஏதாகிலும் புகார் இருந்தால் அவைகளை ஆர்.டி.ஓ-க்கு எழுதி அனுப்பி வைக்கலாம். அதனால் லைசென்ஸ் வழங்குவதில் தாமதம் ஏற்படக் கூடாது. ஆகவே லைசென்ஸ்களைப் புதிப்பிப்பது என்பது மூன்று வருஷங்களுக்கு ஒரு தடவை என்று விதியை மாற்றி அமைக்க வேண்டும். அவர்களுடைய லைசென்ஸை ஒவ்வொரு வருஷமும் புதுப்பிக்கவேண்டுமென்று சொல்லுவது, அவர்களுக்கு வேலைக்கு உத்தரவாதம் இல்லை யென்று சொல்லுவதாகும். அதுவும் லாரியில் வேலை செய்பவர்களுக்கு வேலை நேரம் யார் கட்டுப்படுத்துவது என்பதில்லாமலிருக்கிறது. அவர்கள் 24 மணி நேரம் வேலை செய்தாலும், அவர்களுடைய வேலைக்கு எந்தவிதமான பாதுகாப்பும் கிடையாது. அவர்களுடைய இந்த விஷயத்தில் மந்திரியார் அவர்கள் கவனம் செலுத்தி வேலை நேரத்தை நிர்ணயிப்பதற்குள்ள விதிகளைத் தகுந்தபடி மாற்றி—இது ஓரளவுக்கு லேபர் மந்திரியைச் சேர்ந்த பிரச்சினையாக இருந்தாலும்,—நம் போக்கு வரத்து மந்திரி இதற்காக மோட்டார் சட்ட விதிகளில் திருத்தம் கொண்டு வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். இன்னொன்று, இந்த தொழிலாளருக்கு வேலை உத்தரவாதம் செய்யும் விஷயம் சம்பந்தப்பட்ட டிபார்ட்மென்டில் சொல்லுகிறார்கள். **Workshop** பிலும், **Transport** டிலும் தினசரிச் சம்பளம், இந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுப்பதாக. தற்போது **Transport** டிபார்ட்மென்ட் நிரந்தரமாகி விட்டது என்று நான் சொன்னால், கனம் மந்திரி அவர்கள், அதை ஒப்புக்கொள்வார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இப்போது அந்த நிர்வாகம் நிலைத்துவிட்டது. இனிமேல் சர்க்கார், அதை விஸ்தரிக்கும்படியான கொள்கையை அனுசரித்துத்தான் ஏற்பாடுகள் செய்யவேண்டும். அப்படி இருக்கும்போது, தொழிலாளர்களை, அங்கு வேலை பார்க்கும் தொழிலாளர்களை, என் டெம்பரரியாக வைத்திருக்கவேண்டும்? அவர்களை உடனடியாக பெர்மனண்ட் செய்து, அவர்களுக்குப் பெர்மனண்ட் என்ற அடிப்படையிலுள்ள சகல வசதிகளையும் செய்து கொடுக்க சர்க்கார் முன்வரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். அப்படி சர்க்கார்

21st March 1955] [Sri M. Kalyanasundaram]

செய்து காட்டினால்தான், தனிப்பட்ட முதலாளிகளையும் இவ்விஷயமாகக் கட்டுப்படுத்தமுடியுமென்று சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். கனம் மெம்பர் பாலகிருஷ்ணன் அவர்கள், சர்க்கார் Transport-ல் வேலை செய்யும் மோட்டார் தொழிலாளர்களுடைய உடை விஷயமாக எடுத்துச் சொன்னார். அவர்கள் சொன்னதையெல்லாம் ஆதரிக்கிறேன். அவர் சொன்னதைக் கவனித்து தக்க உடை ஏற்பாடுகள் செய்தால், நல்ல சிக்கனம் ஏற்படுமென்று கூறுகிறேன். ஆகவே அது விஷயமாக, கனம் மந்திரியார் அவர்கள் உடனடியாக நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, some hon. Members suggested that the reorganization of the Central Road Traffic Board and the Regional Road Traffic Boards should not brook further delay as their reorganization was long overdue. You will remember, Sir, a month or two ago, we brought in legislation here whereby the Government have divested themselves of the powers and responsibilities with regard to revision of appeals from the Central Road Traffic Board and the Regional Traffic Boards. It is the intention of the Government to see that the Central Road Traffic Board and the Regional bodies are allowed to work in a manner which will give entire satisfaction to the general public as well as the operators. With that idea in mind, we thought that it would be rather safe to entrust the powers to some body—whether it be a single individual or otherwise both at the centre and in the districts—so that the single individual might constitute a board or authority to exercise such powers. There are also certain matters like the association of non-officials with these bodies. These are all matters which are examined by the Government and the Government will very soon take a decision on them. The Government are in particular examining the question of associating non-officials like Chairmen of district boards and municipalities with the Regional Transport authorities without making them responsible for the orders passed by those authorities in respect of matters pertaining to the grant of permits so that they may be saved from the charges, at times uncharitable and unfounded, made in certain quarters. It is our sincere intention to see that these bodies function very satisfactorily. 11-30 p.m.

“ Sir, the hon. Member, Mr. Panchaksharam Chettiar, accused the Regional Transport Officer, North Arcot district, and said that some pamphlets were printed against him. Sir, it is not proper on the part of the hon. Member to bring to the notice of the House the case of any particular Regional Transport Officer, however badly he may be administering the department in the opinion of the Member and others because that officer is not here to defend himself.”

* SRI S. RAMALINGAM :—“ On a point of order, கனம் அங்கத்தினர் பஞ்சாட்சரம் செட்டியார் ஒரு குறிப்பிட்ட R.T.O. குற்றம் செய்தார் என்று கூறினார்கள். அப்படி இந்தச் சபையில் சொல்லக் கூடாதென்று கனம் மந்திரியார் அவர்கள் விவாதத்திற்கு பதில் சொல்

[Sri. S. Ramalingam] [21st March 1955]

ஓம்போது சொன்னார்கள். மந்திரியார் அவர்கள் சொன்னது சட்டப் படியா, அல்லது சபையில் அப்படி சொல்லக்கூடாதென்கிறாரா என்பதை விளக்கும்படி கேட்கிறேன்.”

DEPUTY SPEAKER :—“ Let the Hon. the Minister explain his point and then I will give my ruling.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ What is said about the Regional Transport Officer to-day may be said against other officers also at some other time. I would request the hon. Members not to indulge in criticisms against officers when they are not able to defend themselves here.”

SRI S. PANCHAKSHARAM :—“ On a point of personal explanation, Sir.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ I do not think there is need for further elucidation on this matter. There may be some good officers and bad officers in the opinion of hon. Members. But it will not be conducive to the proper administration of any department if we level charges here.”

* SRI S. PANCHAKSHARAM :—“ Sir, I have not attacked any official. I am sorry that the Hon. the Minister has misunderstood me. I have not attacked the Regional Transport Officer at all. I think it is a case which the Government have got to go into and investigate because a member of the public has been emboldened to make several charges against him. If the officer is not found guilty after investigation and enquiry, then he deserves our full support. If he is guilty, then he must be proceeded against. His honour has to be vindicated. After all, I do not know the official at all. Therefore, there is no question of criticising any particular official. I have been very guarded in my remarks. Even now, I make it clear that it is a fit case for investigation and the Government should vindicate their self-respect and honour. These officials cannot be lampooned in the way the ‘ notice ’ has done and those who do such things cannot escape with absolute immunity.”

* DR. K. B. MENON :—“ Sir, I would like to make a submission before a ruling is given by you. It is one thing to say that the Members of the House should not make any complaints about particular officers as they are not here to defend themselves and a different thing to say that the Members have not got the right to do that. I think hon. Members should be very careful because officials have no opportunity to defend themselves here. But the right to criticise the Government officials is something different and cannot be denied? ”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ Sir, I am thankful to the hon. Member, Dr. Menon, for clarifying the position. We are getting lot of complaints not only against the Regional Transport Officers but others as well. There are 15 Regional Transport

21st March 1955] [Sri B. Parameswaran]

Officers out of whom we get complaints against some twelve or thirteen. The Government are looking into the complaints. When it is a matter which requires investigation by the X-Branch men, we send the papers to the X-Branch.

“ With regard to transfers, Sir. I know some hon. Members are very anxious to see that some of the officers are transferred to some other districts. Sir, when we order transfers, they must be made without putting the officers to avoidable difficulties. Out of sheer human consideration, we have proposed that a general transfer of officers should be effected in the month of April or so so that their children at schools may not be put to inconvenience. The hon. Members of the House may rest assured that the Government are aware of the difficulties experienced by certain people. But they also know the difficulties experienced by the officers. In fact, some of them are anxious to get out of the districts where they work now. They are anxious to get into other departments also, apart from the Members saying that they should go out. I am not defending the action of the Regional Transport Officers here. I only suggest that the Members wait for some more time when changes will be effected.

“ Sir, the Central Road Traffic Board has been criticised by hon. Members. We are trying to reorganise the entire body and will give it a fair trial to see whether the reorganised body works properly or not. But I cannot imagine an inner cabinet going into such questions because the Government have divested themselves of all the powers they had.

“ Then, some hon. Memers spoke about the City Transport. Long before the tram services were stopped, I knew several passengers used to get stranded. In those days, not only the trams but the buses also used to be full. There was lot of traffic congestion in the City. Two years ago, when the tram services ceased to function, the problem became acute and people were put to lot of difficulties. So, that was the position two years ago and we have been doing our best to cope with the heavy traffic. The main cause for heavy traffic is the population has increased greatly. The Government have been taking all possible steps to relieve congestion and in this matter they have been receiving the guidance and advice of the Traffic Advisory Committees. As I said in my preliminary remarks, the Government have been very anxious to provide all possible facilities for the travelling public. We cannot manufacture buses here. They have got to be imported and then, as I said, we are also getting kits from the Hindustan Aircraft. Some delay is involved in getting these on account of the fact that aluminium is not available. When these are received, we at once hurry with the work and thus we have already put about 25 buses on the road. We hope to secure some 50 buses more. We have to take into consideration the fact that many buses are almost sick and some of

[Sri B. Parameswaran] [21st March 1955]

11-40 a. m. them are almost dead. We cannot replace them. It is not a question of buying brinjals in the market, which, if we do not like them could be thrown out. We cannot replace these vehicles all of a sudden. It is a big problem. We have to approach the Government of India also for the purchase of these vehicles. We have experienced a lot of difficulty in seeing that these buses are put on the road. I request hon. Members to consider one particular fact. Whatever may be the enthusiasm of hon. Members to assist the Government in seeing that proper facilities are provided for passengers, the fact that we cannot fulfil their desire unless we strengthen our fleet must be borne in mind. Therefore that fact cannot be forgotten. It is for that purpose only Government have set apart Rs. 25 lakhs and they are prepared to spend a reasonable amount in the next year also.

“Some hon. Members have said that buses come in quick succession in some localities like Mambalam, etc., while in areas like Aminjikarai and Washermanpet that was not the case. Sufficient number of buses are put in routes according to the traffic they are expected to carry. I thought that to cope with the increased traffic during peak hours, at least lorries could be provided. But one hon. Member said that lorries ‘won’t do’ and are not good, while the hon. Member Sri K. T. Raju wanted the lorries should be there. We are trying to solve this problem. It cannot be solved overnight. Before June, when we would get 25 buses, we would be able to put those buses on such of the routes wherein they are needed.”

SRI B. K. NALLASWAMI:—“On a point of information, Sir.”

DEPUTY SPEAKER:—“The hon. Member can ask his point after the Minister has finished his speech.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN:—“As regards workers, Sir, I have enumerated all the facilities that are afforded to the conductors, drivers and other workmen in the transport workshop at Chromepet. But in spite of that, some hon. Members feel that the workers are not treated properly. I do not think that any more facility could be given to them than what has been already given to them now and I am confident that no such special facilities are given to the workers employed under other private operators.

“Sri M. Kalyanasundaram and one or two other hon. Members requested that the rules had to be amended. This is a Central Act and I have received a communication from the Government of India that the rules are being amended. We would suggest to them, if it is not too late, to amend the rules by carrying out certain suggestions made by hon. Members here, so as to suit the needs of this State. The rules, as they are at present, are working satisfactorily. It all depends upon those persons who put the rules into operation.

21st March 1955] [Sri B. Parameswaran]

“Charges are levelled against the Regional Transport Officers. It was told that they were receiving bribes. We must be cautious not to give bribes to these officers. I do want to say that with the increased co-operation from the public, this department could render much more useful help to the general public.

“Regarding the ‘peak hour’ problem, it is not as if we alone are facing that problem. As I have said previously that problem is there even in cities like London and other big cities. In spite of the conductor’s appealing to the passengers not to get into the buses and thereby cause overloading, the passengers rush in. Therefore we cannot help it. It was said that in Madras City we have one rule and in the mofussil we have another rule. There is nothing like this ‘peak hour’ problem in mofussil towns as it is in Madras City and so we have to put up with it for some time.

“With regard to ‘uniform’ suggested by hon. Members, I do not know anything about it. I shall have it examined.

“I think I have answered almost all the points raised by hon. Members. I request, that in spite of the difficulties experienced by the passengers, the public should co-operate with us and bear with us for some time. We are as much anxious as they are to see that proper facilities are given to the passengers. With these words, I request then, Member who has moved the cut-motion to withdraw the same.”

SRI M. NARAYANA KURUP :—“The Hon. Minister said even last year that he will examine the minimum fare question of 5 annas. He has not said anything about it even now.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“That is being examined. Before the hon. Member leaves this place, viz., before the 2nd of April, I think, I will be able to give him some encouraging reply.”

* B. K. NALLASWAMI :—“எங்கள் ஊரில் டிரங்கு ரோடு ஜனங்கள் வசிப்பதற்குப் பக்கமாகப் போகிறது. லாரி accident கள் அடிக்கடி நடக்கின்றன. யாராவது அந்த accident னால் செத்தால்கூட ஏற்றியவர்கள் யாரென்று கண்டுபிடிக்க முடிவதில்லை. ஆகவே மாலை 5 மணிக்குமேல், விடியற்காலை 5 மணி வரை லாரிகள் அந்த ரோடுகளில் ஓட்டக்கூடாதென்று சர்க்கார் விதிகள் ஏற்படுத்துவார்களா என்று கேட்கிறேன்.”

DEPUTY SPEAKER :—“The hon. Member wants some clarification.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“We shall consider it, Sir.”

DEPUTY SPEAKER :—“Is the hon. Member Mr. Kalyana-sundaram withdrawing his cut motion?”

[21st March 1955]

SRI M. KALAYANASUNDARAM :—“ The Hon. Minister has not offered us anything which would make us consider to withdraw our cut motion.”

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—“ He has said that something will turn out before the expiry of this session.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ I would like to say to the Deputy Leader of the Opposition one thing, by way of reply. He has said that we do not meet very often thereby meaning that the Transport Advisory Committee constituted for the purpose of offering its suggestions, was not meeting often. I have been keeping the Deputy Leader of the Opposition informed of the work that was being done. He has also agreed that we would meet in April. There was nothing important for the committee to consider and discuss. There were no important items in the agenda. That is why I was not able to accept the resolution given by the hon. Member. I have told him that he should wait for some more time when we can leisurely examine this question. It is only with the co-operation of the members of the advisory committee and it is only with their advice, we chalk out our programmes and policies.”

SRI M. KALYANASUNDARAM :—“ My present cut motion has nothing to do with the co-operation in respect of anything that might come from the Hon. Minister. I press my cut motion, Sir.”

DEPUTY SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the allotment of Rs. 10,32,600 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration be reduced by Rs. 100 ’.”

The motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 10,32,600 under Demand VI—Motor Vehicles Acts Administration ’.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

DEPUTY SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the allotment of Rs. 1,20,43,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses be reduced by Rs. 100 ’.”

The motion was put and lost.

DEPUTY SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 1,20,43,200 under Demand XXXIII—Road Transport Schemes—Working Expenses ’.”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

21st March 1955]

SRI K. T. RAJU :—“ உதவி சபாநாயகர் அவர்களே 50 பேர் உட்கார வேண்டிய பஸ்ஸில் 75 பேர் உட்கார்ந்துகொண்டும், நின்றுகொண்டும் போகிறார்கள் : அவர்களுக்கு டிக்கட் கண்டக்டர் ஒருவரினால் கொடுப்பது கஷ்டமாக இருக்கிறது. இரண்டு கண்டக்டர்களையாவது, அப்பேர்ப்பட்ட பஸ்ஸுகளில் நியமிக்கவேண்டுமென்று வற்புறுத்தியிருக்கிறேன். அதைப் பற்றி மந்திரியார் அவர்கள், யாதொருவிதமான பதிலும் சொல்லவில்லை.”

THE HON. SRI B. PARAMESWARAN :—“ இரண்டு கண்டக்டர்கள் வேலை செய்யுமிடத்தில் ஒரு கண்டக்டர் வேலை செய்வதாக சர்க்காரும் நினைக்கிறது. இரண்டு மூன்று மாதம் கழித்து, நான்கூட பஸ் பிரயாணம் செய்து பார்த்து, கனம் அங்கத்தினர் அவர்கள் சொன்னதை கவனிக்கிறேன்.”

*** SRI K. T. RAJU** :—“ கனம் மந்திரியார் அவர்கள் நான் சொன்னதைப்பற்றி பரிசீலனை செய்வதாக வாக்குறுதி கொடுத்ததால் நான் பிரேரேபித்த வெட்டுப் பிரேரேபணையை வாபஸ் வாங்கிக்கொள்ளுகிறேன்.”

The cut motion was, by leave, withdrawn.

DEPUTY SPEAKER :—“ The question is—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 27,61,100 under Demand XXXIX—Capital Outlay on Road Transport Schemes.’ ”

The Demand was put and carried and the Grant was made.

(4) DEMAND IX—HEAD OF STATE, MINISTERS AND HEADQUARTERS STAFF.

THE HON. SRI C. SUBRAMANIAM :—“ Mr. Deputy Speaker, Sir, on the recommendation of the Governor, I beg to move—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 75,27,100 under Demand IX—Head of State, Ministers and Headquarters Staff.’ ”

DEPUTY SPEAKER :—“ Demand moved—

‘ That the Government be granted a sum not exceeding Rs. 75,27,100 under Demand IX—Head of State, Ministers and Headquarters Staff.’ ”

SRI M. KALYANASUNDARAM :—“ Sir, I move—

‘ That the allotment of Rs. 75,27,100 under Demand IX—Head of State, Ministers and Headquarters Staff be reduced by Rs. 100.’ ”

The cut motion was duly seconded.

DEPUTY SPEAKER :—“ Cut motion moved—

‘ That the allotment of Rs. 75,27,100 under Demand IX—Head of State, Ministers and Headquarters Staff be reduced by Rs. 100.’ ”

*** SRI P. CHELLATHURAI** :—“ Point of order. சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த Demand பொருள்பற்றி பல அங்கத்தினர்கள்